Folge 95 Dezember 2012

GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.
Postfach 10 14 03 • 45014 Essen • www.grv-ev.de • redaktion@grv-nachrichten.de

Auszug aus dem Inhalt

Europäische Verkehrspolitik 3
Holdingstruktur der DB verstößt nicht gegen EU Recht
Infrastrukturbetreiber RFF soll mit SNCF zusammengeführt werden
Neumann: Leistungsanalyse ausgewählter Eisenbahnmärkte in Europa

Verkehrspolitik in Deutschland 8
Zimmermann: Trennung von Wartung und Betrieb?

Nachhaltigkeit 11
Langowsky: Energieeffiziente Systeme der Bahntechnologie

Eisenbahnen allgemein 15
Deutsche Bahn sieht sich für den Winter gerüstet

Eisenbahninfrastruktur 17
Zweite Rheinbrücke in Basel eingeweiht
Katzenbergtunnel geht am 09. Dezember 2012 in Betrieb

Schienengüterverkehr 21
Rail Cargo Austria (RCA) will schwarze Zahlen
EU-Forschungsprojekt zum Wagenladungsverkehr

Schienenpersonenverkehr 23
Zwischenruf: Integraler oder Intelligenter Taktfahrplan?
Rosenau: Bahnhofsmission Berlin Zoo

Andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds 27
Anemüller: Auf die Qualität kommt es an

Schifffahrt 30
Deutscher Tiefwasserhafen in Betrieb

Straßenverkehr 30
Manipulationen am Digitalen Lkw-Tachografen

Luftfahrt 30
Staatsvertrag zum Zürcher Flugverkehr stößt auf Widerstände

Literatur 31

Veranstaltungen 33
InnoTrans 2012 mit Rekordwerten

Personalia 35

Impressum 35

Leitartikel

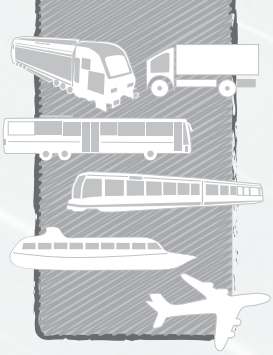
PBefG-Novelle: Wirtschaftlichkeit im Interesse der Fahrgäste

Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer des
Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Zum Jahresanfang 2013 wird das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft treten. Nach jahrelangem Stillstand, Streitereien um Fachbegriffe und wettbewerbspolitischen Grundsatzdiskussionen wurde doch noch eine Einigung erreicht: Im Laufe des Jahres 2012 wurde in zahlreichen Verhandlungsrunden auf verschiedenen Ebenen ein Kompromiss zwischen den vier wichtigsten Fraktionen im Bundestag und den Bundesländern erzielt. Der politischen Einigung am 14. September 2012 folgten zügig die formellen Beschlüsse in Bundestag und Bundesrat.

Das neue PBefG entspricht in vielen Punkten der gemeinsamen Position des VDV und des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo). Da erkennbar war, dass eine politisch einseitige Lösung weder erreichbar noch auf lange Sicht hilfreich wäre, hatten beide Verbände seit längerer Zeit zur Novelle im Nahverkehr jeweils gemeinsam Stellung genommen. Nicht alle Forderungen der Verbände wurden realisiert, eine wesentliche ist aber erfüllt: Die in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 enthaltenen Optionen zur Direktvergabe an das eigene Unternehmen des Aufgabenträgers beziehungsweise unterhalb bestimmter Schwellenwerte insbesondere an kleine und mittlere Unternehmen ist ohne wenn und aber für zulässig erklärt worden. Bekanntlich hatte die europäische Verordnung diese Direktvergabe-Möglichkeiten unter den Vorbehalt des nationalen Rechts gestellt.

Die „zuständige Behörde“ im Sinne der europäischen Verordnung — dies ist in der Praxis zumeist der Aufgabenträger — darf sich dafür entscheiden, das eigene Unternehmen mit den Verkehrsleistungen im Stadtgebiet oder im Landkreis zu betrauen. Es gibt damit die

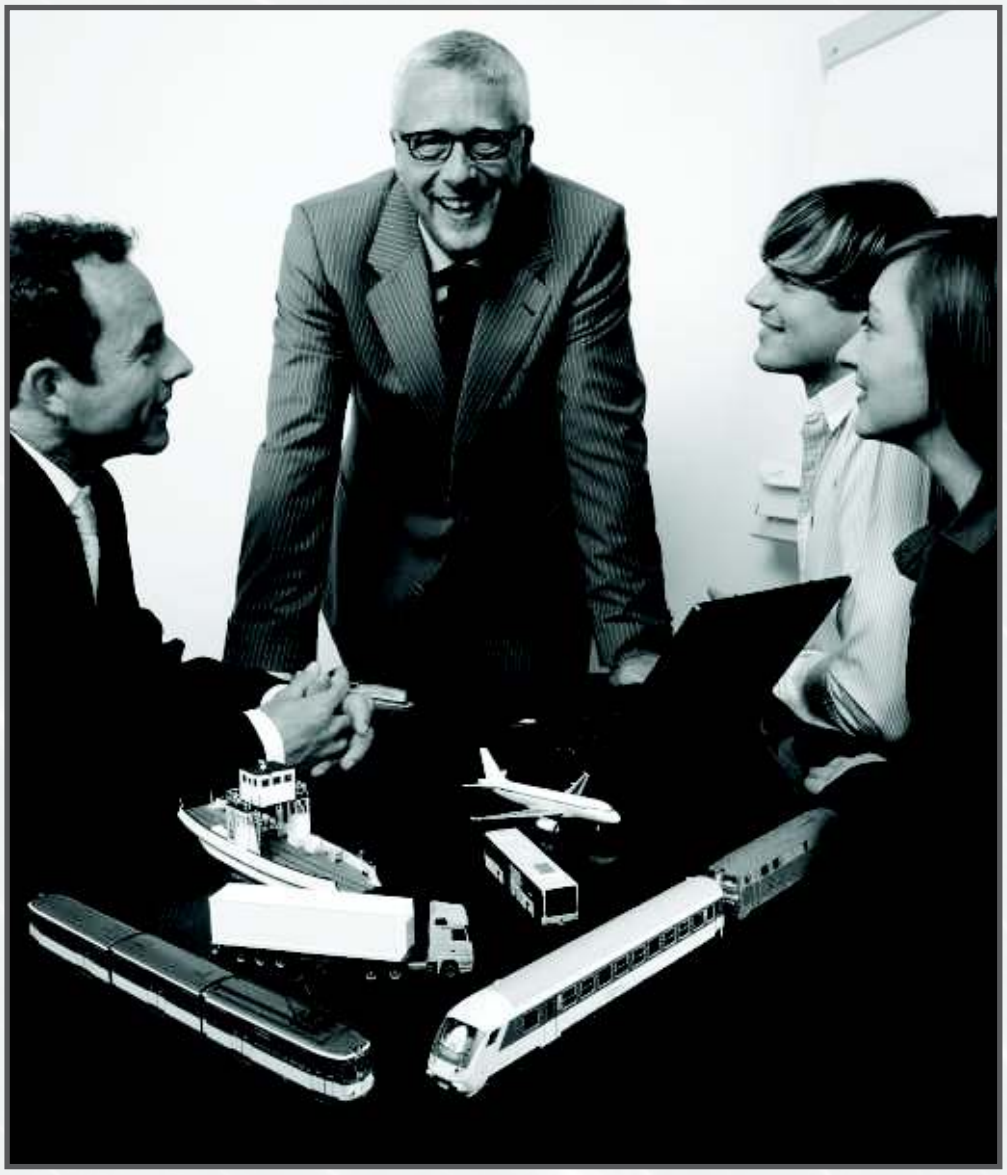


Verkehrs!Rente

Versorgungswerk für Verkehr und Logistik

Zu Land, zu Wasser, in der Luft

Die VerkehrsRente für Ihre Mitarbeiter



eine Gemeinschaftsinitiative von

DEVK VERSICHERUNGEN

Wir informieren Sie gerne:

Forum für Verkehr und Logistik, Jürgen Brinkmann, Telefon 0221 757-2312

Möglichkeit, aber keine Pflicht zur Direktvergabe. Dem „internen Betreiber“ kann der Aufgabenträger zudem ein ausschließliches Recht zur Erbringung des Nahverkehrs gewähren. Das ist eine deutliche Stärkung der Aufgabenträger und ihrer Unternehmen. Diese Direktvergabe ist aber nur zulässig, wenn nicht der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre eingreift. Dieser Vorbehalt funktioniert in der Praxis so: Der Aufgabenträger gibt seine Absicht zur Direktvergabe europaweit bekannt und veröffentlicht dazu auch, welche Anforderungen er an Qualität und Quantität des Verkehrs stellen wird. Dann können in einer Frist von drei Monaten Unternehmen, die sich die Realisierung dieses Verkehrs ohne Aufgabenträger-Zuschuss zutrauen, einen entsprechenden Antrag bei der Genehmigungsbehörde stellen. Weichen sie von den Vorgaben des Aufgabenträgers nicht oder nur unwesentlich ab, so erhalten sie eine Genehmigung. Eine Direktvergabe an das eigene Unternehmen ist dann ausgeschlossen. Rosinenpickerei wird durch die Regelung zwar nicht erlaubt. Wenn jedoch das gesamte Paket eigenwirtschaftlich angeboten wird und die wesentlichen Anforderungen des Aufgabenträgers erfüllt werden, dann greift der Vorrang des eigenwirtschaftlichen Verkehrs.

Das neue Personenbeförderungsrecht sieht weiterhin ein Nebeneinander von privaten und öffentlichen (meist kommunalen) Busunternehmen vor.
Foto: Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA).

Das neue PBefG sagt ja zur Direktvergabe, aber nicht um jeden Preis. Die öffentlichen Unternehmen können sich nicht auf einem Direktvergabe-Polster ausruhen. Sie müssen ihre Stückkosten im Griff haben. Zuschüsse des Aufgabenträgers müssen in einen hohen und hochwertigen Leistungsumfang umgesetzt werden. Dabei dürfen auch die Lohnkosten nicht aus dem Ruder laufen. Dies muss auch gegenüber den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern deutlich gesagt werden: Die Direktvergabe ist gesichert, aber Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit bleiben weiterhin dringend erforderlich. Kommunale Unternehmen sollen faire Arbeitsbedingungen und faire Entlohnung bieten, den Markt dürfen sie jedoch nicht aus dem Auge verlieren.

Kürzlich hat die Europäische Kommission einen Entwurf von Leitlinien zur europäischen Verordnung 1370/2007 veröffentlicht. Sie hat diese Gelegenheit wiederum genutzt, deutlich zu machen, dass sie die Direktvergabe an den „internen Betreiber“ als — im Grunde unerwünschte — Ausnahme ansieht. Deren Voraussetzungen legt sie daher besonders strikt aus. Auch aus dieser Richtung stehen daher kommunale Unternehmen unter permanenter Beobachtung. Diesem Misstrauen lässt sich — abgesehen von der sorgfältigen Beachtung der Regeln vor allem zur Transparenz — nur mit einem effizienten Einsatz öffentlicher Mittel begegnen.

Mit der PBefG-Novelle wurden wichtige Fragen politisch entschieden und einige rechtliche Klarstellungen getroffen. Selbstverständlich wird auch weiterhin vor Gerichten gestritten werden, nicht nur über Direktvergaben, sondern auch über ausschließliche Rechte oder (un-)wesentliche Abweichungen von den Anforderungen des Aufgabenträgers. Vergabekammern und diverse Gerichte können auch zukünftig zu überraschenden Ergebnissen kommen. Das von Politik und Verbänden mit dem Kompromiss angestrebte Gleichgewicht zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen, zwischen Aufgabenträgerkompetenz und Unternehmerinitiative muss in der Praxis noch mit Leben gefüllt werden. Mit der breiten politischen Einigung über das PBefG ist jedoch eine wesentliche Voraussetzung dafür geschaffen worden, dass alle Beteiligten sich wieder mehr auf die zentrale Aufgabe konzentrieren können: ein wirtschaftliches und hochwertiges ÖPNV-Angebot im Interesse der Bürgerinnen und Bürger.

Europäische Verkehrspolitik

Holdingstruktur der DB verstößt nicht gegen EU Recht

So lässt sich der Schlussantrag des Generalanwaltes des Europäischen Gerichtshofes (EuGH), Niilo Jääskinen, vom 06. Juni 2012 interpretieren. Der Generalanwalt des EuGH hält die Klage der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland für nicht zulässig. In den meisten Fällen folgen die Richter des EuGH der Meinung des Generalanwaltes.

Die EU-Kommission hält das Schienennetz der Deutschen Bahn nicht für unabhängig. Sie hatte Deutschland und vier weitere EU-Staaten verklagt, weil sie die Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets nicht fristgerecht national umgesetzt hätten. Mit dem Paket soll der Wettbewerb auf der Schiene gestärkt werden.

Bei der DB AG sind zwar der Eisenbahnbetrieb und das Netz getrennt, allerdings ist die DB Netz AG in die DB Holding integriert, der auch der Personen- und Güterverkehr angehören. Laut Generalanwalt ist es gestattet,

Netz und Verkehrsunternehmen in einer Holding zu integrieren. Auch das deutsche Trassenpreissystem verstoße nicht gegen EU Recht.

Die GRV begrüßt die Position des Generalanwaltes des EuGH und weist darauf hin, dass sich in Deutschland der von der Kommission gewünschte Wettbewerb sehr positiv entwickelt hat. So wurden 2011 im Schienenpersonennahverkehr 14 Prozent der Personenkilometer von Wettbewerbern der DB erbracht, im Güterverkehr betrug ihr Anteil an den Tonnenkilometern sogar 26 Prozent. Siehe dazu auch den folgenden Beitrag.

Infrastrukturbetreiber RFF soll mit SNCF zusammengeführt werden

Siehe dazu auch den Bericht „SNCF fordert die Eisenbahninfrastruktur im eigenen Konzern“ in Folge 94 der GRV-Nachrichten, Seite 5f.

Am 30. Oktober 2012 nannte der französische Verkehrsminister, Frédéric Cuvillier, seine Ziele für die geplante französische Bahnreform, 2013 soll ein Gesetz folgen. Den aktuellen Zustand des Bahnsystems in Frankreich fasste Cuvillier in vier Punkten zusammen:
1. Das Bahnsystem leidet unter Funktionsmängeln, welche die Leistungsqualität für die Nutzer verschlechtert.
2. Die Kosten sind nicht unter Kontrolle.
3. Der soziale Rahmen ist seit der Ankunft von privaten Güterverkehrsunternehmen auseinandergebrochen.
4. Das Bahnsystem muss für die weiteren Entwicklungen der EU gerüstet werden.

Ausgehend von dieser Situation soll die große Reform sowohl die Bedürfnisse der Nutzer als auch einen neuen Sozialpakt für die Partner der Branche berücksichtigen. Gleichzeitig muss das wirtschaftliche Gleichgewicht des Sektors wieder hergestellt werden und die Marktöffnung zu gleichen Bedingungen vorbereitet werden.

Unter der Überschrift «La famille cheminote réunie sous un même toit» (die Eisenbahnfamilie unter demselben Dach vereint) verkündete Cuvillier seine Idee der Zusammenführung von RFF (Infrastruktur) und SNCF (Eisenbahnverkehrsunternehmen). Aus RFF soll ein einheitlicher Infrastrukturbetreiber „GIU“ (Gestionnaire d‘infrastructure unique) gebildet werden, der mit der Staatsbahn SNCF unter einem Dach vereint werden soll. Die Rechtsform des GIU steht noch nicht fest.

Mit GIU soll der Infrastrukturmanager gestärkt werden, indem alle Funktionen zum Betreiben und zur Unterhaltung des Netzes zusammengefasst werden. Neben dem heutigen RFF sollen die Eisenbahnbetriebsdirektion (Direction de la circulation ferroviaire, DCF) und die Eisenbahner von SNCF Infra GIU bilden, mit insgesamt rund 50 000 Mitarbeitern. RFF wurde 1997 gegründet und zählt heute nur 1300 Mitarbeiter. DCF und SNCF Infra sind derzeit Teile der SNCF, die im Auftrag von RFF arbeiten.

Grafik: Heutige Bahnstruktur in Frankreich
Quelle: Präsentation Guillaume Pepy, 24. April 2012.

Der Staat wird, kohärent mit seinen großen Zielen der Eisenbahnpolitik, die Prioritäten bei der Auswahl der Investitionen setzen. Im Gesetz sollen Regeln zur Kostendeckung des Netzes und zum finanziellen Gleichgewicht von GIU festgeschrieben werden und als zahlenmäßige Ziele in den Fünfjahresplan zwischen dem Staat und GIU eingehen. Mit diesen verschiedenen Maßnahmen soll die Verschuldung bei 1 bis 1,5 Milliarden Euro jährlich stabilisiert werden.

Bereits am 05. November gab Cuvillier bekannt, dass Jacques Rapoport (bisher Generaldirektor von La Poste) Präsident von RFF werden soll, um den neuen Infrastrukturbetreiber Frankreichs zu verwirklichen.

Die GRV begrüßt die Absicht des französischen Verkehrsministers die Einheit von Netz und Fahrbetrieb wiederherzustellen.

Leistungsanalyse ausgewählter Eisenbahnmärkte in Europa

Lars Neumann
SCI Verkehr GmbH, Berlin.

In den 1990er Jahren haben die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten mit umfassenden Reformen ihrer nationalen Eisenbahnen begonnen. Ziel war es, die verkehrliche Attraktivität und wirtschaftliche Effizienz des Verkehrsträgers Schiene zu stärken und den öffentlichen Mittelbedarf für das System Schiene in finanzierbaren Grenzen zu halten. Der Steuerzahler sollte nachhaltig entlastet werden. Dazu wurden die nationalen Eisenbahnen unternehmerisch neu strukturiert und die Märkte für den Wettbewerb geöffnet. Vor dem Hintergrund laufender Diskussionen um den Erfolg der Reformen, hat die Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr (EVA) die SCI Verkehr GmbH gebeten, die Entwicklung der europäischen Eisenbahnmärkte zu analysieren. Dabei hat SCI Verkehr mit Prof. Dr. Dr. Dr. h.c. Christian Kirchner, Humboldt Universität Berlin, zusammengearbeitet.

Das Ergebnis der Leistungsanalyse ist, dass die Entwicklung der europäischen Eisenbahnmärkte unwesentlich von den Strukturmodellen, Integration versus Trennung von Netz und Betrieb, sondern vielmehr von konkreten politischen Entscheidungen zur Stärkung der Eisenbahnen abhängig ist. Hier sind verkehrspolitische und finanzpolitische Entscheidungen zu Gunsten der Eisenbahnen, zur Schieneninfrastrukturfinanzierung, sowie die wettbewerbspolitischen Entscheidungen zu Gunsten eines wirtschaftlich und qualitativ hochwertigen Angebots der Eisenbahnunternehmen wesentlich stärkere Einflussfaktoren.

Mit Blick auf dem deutschen Eisenbahnmarkt kommt die Leistungsanalyse zu folgenden Ergebnissen:

Verkehrliche Entwicklung der europäischen Eisenbahnmärkte

Im Schienenpersonenverkehr werden die höchsten Verkehrsleistungen in Frankreich und in Deutschland erbracht. Die Verkehrsleistungen in den weiteren untersuchten Ländern liegen deutlich darunter. In den vergangenen Jahren konnten insbesondere Frankreich, Deutschland und das Vereinigte Königreich ein signifikantes Wachstum der Verkehrsleistung verzeichnen. Im Schienengüterverkehr ist Deutschland mit Abstand der größte Markt in Europa. In den weiteren Betrachtungsländern sind die Verkehrsleistungen viel niedriger. Während die meisten Länder einen Zuwachs der Leistung im Schienengüterverkehr aufweisen konnten, befindet sich der Schienengüterverkehr in Frankreich und in der Tschechischen Republik auf einem Abwärtstrend.

Die Schweiz weist traditionell einen hohen Modal-Split-Anteil der Schiene am gesamten Verkehrsaufkommen auf. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr liegt sie weit vorne. Im Güterverkehr jedoch weist Österreich einen ähnlichen hohen Modal-Split-Anteil der Schiene auf.

Die Infrastruktur- und Fahrzeugkapazitäten haben zu diesen Entwicklungen beigetragen. Trotz eines starken Rückgangs der Schienennetzlänge verfügt Deutschland über das längste Schienennetz in Europa. Die Netznutzungsintensität ist in der Schweiz vergleichsweise hoch. Die Analyse der Fahrzeuge für den Schienenpersonenverkehr zeigt, dass es in Deutschland zahlreiche Investitionen ermöglicht haben, annähernd 50 Prozent der aktuellen Flotte neu zu beschaffen. Die Fahrzeuge für den Schienengüterverkehr haben insbesondere in Österreich ein geringes Durchschnittsalter.

Wettbewerbliche Entwicklung der europäischen Eisenbahnmärkte

Die unterschiedlichen Länder weisen je nach Land und Segment unterschiedliche Öffnungsgrade auf. Trotz eines grundsätzlich harmonisierten Rechtsrahmens innerhalb der Europäischen Union im Hinblick auf die Marktöffnung für Personennah- und Regionalverkehre auf der Schiene existieren hier große Unterschiede zwischen den betrachteten Ländern. Nur das Vereinigte Königreich und Deutschland haben ihre Märkte vollständig für den Wettbewerb geöffnet.

Im Schienenpersonenfernverkehr sind die Zugangsbedingungen je nach Land sehr unterschiedlich. Bei den betrachteten Ländern können zwei Gruppen identifiziert werden. In Deutschland, im Vereinigten Königreich, in Österreich und in der Tschechischen Republik besteht die Möglichkeit, eigenwirtschaftliche Schienenpersonenverkehre anzubieten. In diesen Ländern sind auch dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv. In Frankreich und in der Schweiz hingegen ist die Erbringung von eigenwirtschaftlichen Leistungen durch dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen nur eingeschränkt möglich.

Der Markt für Schienengüterverkehr ist in allen europäischen Ländern geöffnet.

Wirtschaftliche Entwicklung der Verkehrsunternehmen in den europäischen Eisenbahnmärkten

Die SNCF und die DB AG dominieren den europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt nach Umsätzen deutlich. Die Unternehmen in den weiteren Vergleichsländern folgen mit starkem Abstand. Im Jahr 2011 verzeichneten die DB AG und die SBB die höchste Umsatzrendite. Dahinter folgen die SNCF, die ÖBB und die ČD.

Die DB Schenker Rail Deutschland ist der größte Schienengüterverkehrsbetreiber nach Umsatz in Europa. Dahinter folgen die RCA, Fret SNCF, die SBB Cargo, die DB Schenker Rail UK und die ČD Cargo. Im Jahr 2011 verzeichnen die DB Schenker Rail UK, RCA und ČD Cargo eine positive Umsatzrendite, wobei alle untersuchten Unternehmen 2010 eine negative Umsatzrendite als Folge der Wirtschaftskrise aufwiesen. Die DB Schenker Rail Deutschland und die SBB Cargo weisen leicht negative Umsatzrenditen auf. Obwohl immer noch mit einem sehr schwachen Wirtschaftsergebnis hat sich Fret SNCF seit 2009 inzwischen wieder leicht erholt.

Entwicklung der öffentlichen Zuwendungen für die europäischen Eisenbahnmärkte

In Deutschland und Frankreich sind die öffentlichen Gesamtzuwendungen für die Eisenbahnmärkte am höchsten. Im Vereinigten Königreich sind die öffentlichen Gesamtzuwendungen zwar niedriger, jedoch ist zu beachten, dass die öffentlichen Mittel für die Infrastruktur während ihrer ordnungspolitischen Trennung und Privatisierung in den Jahren 1994 bis 2002 (Railtrack) auf einem sehr niedrigen Niveau lagen. Nach ihrer Reorganisation und Überführung in öffentliches Eigentum (Network Rail) sind die öffentlichen

Mittel sehr stark gestiegen. Nach einem sehr hohen Mittelzufluss bis etwa 2007 sinken diese inzwischen wieder auf das Niveau der Jahre 2002 bis 2005.

Fünf Thesen zum deutschen Eisenbahnmarkt

Vor dem Hintergrund dieser Leistungsanalyse hat SCI Verkehr GmbH 5 Thesen zum Regulierungsbedarf im Bereich des Schienennetzes in Deutschland erarbeitet:

1. Entwicklungspfade der Eisenbahnmärkte in Europa berücksichtigen

Die europäischen Eisenbahnmärkte sind historisch gewachsene, sehr komplexe Systeme mit jeweiligen Ordnungsrahmen. Jede Leistungsanalyse der unterschiedlichen Ordnungsmodelle muss diese Entwicklungspfade berücksichtigen und vor ihrem jeweiligen Hintergrund bewerten.

2. Das deutsche Eisenbahnsystem ist auch im Vergleich erfolgreich

Die Leistungsanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass sich das Eisenbahnsystem in Deutschland seit Anfang der 1990er Jahre – insbesondere bei wettbewerblichen, haushaltspolitischen und beschäftigungspolitischen Leistungsgrößen – erfolgreich entwickelt hat. Weitgehende Veränderungen des ordnungspolitischen Strukturmodells würden zu neuen Schnittstellen, erhöhtem Abstimmungsaufwand und damit auch zu einem deutlich erhöhten finanziellen Aufwand führen, welcher sich negativ auf die Leistungsbilanz des deutschen Eisenbahnmodells auswirken würde.

3. Die Stärkung der Eisenbahn im intermodalen Wettbewerb bleibt wesentliche Herausforderung

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Leistungsgrößen wird insbesondere im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger ein wesentlicher Handlungsbedarf deutlich. Im europäischen Vergleich bewegt sich der Modal-Split-Anteil der Schiene in Deutschland nur im unteren, beziehungsweise mittleren Niveau. Gleichzeitig wird aber deutlich, dass die öffentlichen Finanzmittel für die Eisenbahnen im internationalen Vergleich sehr gering sind. Insofern bleibt die Stärkung der Schiene – insbesondere durch höhere finanzielle Beiträge für die Infrastruktur – eine wesentliche Herausforderung.

4. Systemführerschaft in einem integrierten Ordnungsmodell zur Optimierung des Verkehrsträgers Schiene nutzen

Die Deutsche Bahn AG konnte ihre Vorteile als Systemführer zur Optimierung der Eisenbahn insbesondere im intermodalen Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern nutzen. In einem klar definierten Ordnungsrahmen wurden diese Systemvorteile auch an die Wettbewerber der DB Mobility AG auf den Verkehrsmärkten weitergegeben. Die gelebte Konkurrenz der Verkehrsunternehmen verstärkt die positive Entwicklung der Schiene im intermodalen Wettbewerb weiter.

5. Wesentliche Eckpfeiler des Ordnungsmodells für die Eisenbahnmärkte in Deutschland weiterentwickeln

Um die zuvor beschriebene Dynamik zu ermöglichen ist der Erhalt der wesentlichen Eckpfeiler des Ordnungsmodells für die Eisenbahnmärkte in Deutschland eine Voraussetzung. Hierzu zählen u. a. klar abgegrenzte Verantwortungsbereiche der öffentlichen und privaten Akteure, den klar definierten Ordnungsrahmen und die Berücksichtigung des Zusammenhangs des Rad-Schiene-Systems.

Perspektiven der EU-Bahnpolitik

Unter dieser Überschrift stand die internationale Konferenz der Europäischen Akademie für umweltorientierten Verkehr (EVA) und der Gewerkschaft EVG am 19. und 20. September 2012 in Berlin. **Alexander Kirchner**, Vorsitzender der Eisenbahner-Gewerkschaft EVG, konnte über 200 Teilnehmer begrüßen und forderte mit Blick auf die steigenden Kohlendioxid Emissionen des Verkehrs eine Verkehrspolitik mit dem Ziel mehr Schienenverkehr.

Im ersten Referat deutete sich eine veränderte Haltung der EU-Kommission zur Frage der Trennung von Netz und Betrieb an. „Wir sind nicht dogmatisch auf eine Trennung festgelegt“, sagte **Keir Fitch**, stellvertretender Kabinettsleiter von EU-Verkehrskommissar Kallas. „Wenn wir mit anderen Methoden dasselbe Ziel erreichen, ist das umso besser“. Laut Fitch solle das 4. Eisenbahnpaket lediglich die Unabhängigkeit des Infrastrukturmanagers vom Eisenbahnbetrieb festschreiben. *(Anmerkung: Kallas bestätigte die Aussagen von Fitch in seiner Rede am 24. September 2012 bei einer Konferenz zum 4. Eisenbahnpaket in Brüssel, siehe:* http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2012/09/railways-speech_de.htm).

In Vertretung des Bundesverkehrsministers begrüßte Staatssekretär **Rainer Bomba** den Zeitpunkt der Konferenz sowie das bevorstehende 4. Eisenbahnpaket, dessen Rechtsrahmen solle das bewährte deutsche Holdingmodell weiterhin zulassen. Bomba unterstrich die Notwendigkeit von technischen Standards. Da ERTMS aber sehr teuer sei, müssten noch ausreichende Mittel für die Infrastruktur der Transeuropäischen Netze verbleiben.

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, **Dr. Rüdiger Grube**, wies auf die deutlich bessere Qualität des Schienenverkehrs nach der Bahnreform hin. Grube betonte die Wichtigkeit einer effektiven Regulierung mit einem diskriminierungsfreien Netzzugang, im 4. Eisenbahnpaket solle sich die Kommission

darauf und auf die technischen Standards konzentrieren.

Guillaume Pepy von der SNCF war mit seinem deutschen Kollegen einverstanden und forderte dazu auf, das Thema Trennung ohne Emotionen zu betrachten: „Eine Trennung ist für den diskriminierungsfreien Netzzugang nicht erforderlich, die in Frankreich vorhandene Trennung zwischen SNCF und RFF ist schädlich für das System Schiene." Wichtig seien ein höherer Marktanteil, eine nachhaltige Mobilität und eine gute Qualität des Schienenangebots (siehe auch Folge 94 der GRV-Nachrichten, Seite 5f).

Der Exekutivdirektor der CER, **Dr. Libor Lochmann**, sieht in einer Trennung (unbundling) keine Priorität, wichtig sei der freie Marktzugang insgesamt und zu gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Sein Verband unterstütze die im 4. Eisenbahnpaket beabsichtigte Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), die vorhandenen nationalen Sicherheitsbehörden könnten Regionalbüros der ERA werden.

Zum Thema: Die Bahnpolitik der EU zwischen Finanzierungs-, Liberalisierungs- und Regulierungsbedarf gaben vier **Mitgliedern des Europäischen Parlaments** kurze Statements: Ismail Ertug, Georges Bach, Michael Cramer und Sabine Wils.

Lars Neumann, SCI Verkehr GmbH, stellte die zentralen Ergebnisse einer im Auftrag von EVA und EVG erstellten Studie vor. Diese hatte den Bahnverkehr und die Modelle in sechs Ländern untersucht, einige mit getrennten, andere mit integrierten Modellen: Schweiz, Österreich, Deutschland, Tschechien, Frankreich und Großbritannien. Danach ist nicht das Strukturmodell entscheidend, vielmehr sind es die politischen Rahmenbedingungen.

Unterlagen der Konferenz mit Kurz- und Langfassung der SCI-Studie (siehe auch obigen Beitrag von Lars Neumann) können heruntergeladen werden von www.eva-akademie.de.

Zur Frage der Trennung zwischen Infrastruktur und Fahrbetrieb bleibt das 4. Eisenbahnpaket abzuwarten, das wohl erst Anfang 2013 und nicht mehr 2012 erscheinen wird. Nach Auffassung der GRV sollte das bewährte deutsche Holdingmodell weiterhin möglich sein, die Chancen dafür sind nach den Ankündigungen des französischen Verkehrsministers am 30. Oktober gestiegen — siehe obigen Beitrag.

31,7 Milliarden Euro für „Connecting Europe"?

Wirtschaftsvertreter und politische Entscheidungsträger haben sich auf einer hochrangigen Konferenz Anfang Oktober 2012 in Brüssel nachdrücklich für die Schaffung der Fazilität „Connecting Europe" (CEF) für das transeuropäische Kernnetz ausgesprochen, die von der Kommission für den nächsten Finanzierungszeitraum 2014 bis 2020 vorgeschlagen wurde. Ausgestattet mit 31,7 Milliarden Euro sollte die CEF zu einem Schlüsselinstrument für gezielte Infrastrukturinvestitionen werden, um für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts, eine nachhaltige Wachstums- und Beschäftigungsförderung und für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in der gesamten Europäischen Union zu sorgen.

EU-Kommissionspräsident José Manuel Barroso erklärte: „Wir brauchen eine ehrgeizig ausgestaltete Fazilität „Connecting Europe", um in Europas künftiges Wachstum zu investieren und Arbeitsplätze zu schaffen. Bürger und Unternehmen werden nur allzu oft durch unvollständige, ineffiziente oder inexistente Infrastrukturnetze behindert. Die Konzentration auf strategische Infrastrukturen, der innovative Charakter und der echte europäische Mehrwert der CEF" zeigen, dass es sich um eine europäische Lösung für europäische Probleme handelt. Dies wurde auf der heutigen Konferenz weithin anerkannt und ich bin zuversichtlich, dass dieses Signal auch bei den Staats- und Regierungschefs der Mitgliedstaaten ankommt."

Barrosos Zuversicht hat sich nicht erfüllt, denn mehrere Mitgliedsstaaten verlangen Kürzungen des EU-Budgets bis 2020. Ende Oktober legte die zypriotische Ratspräsidentschaft daher einen Kompromissvorschlag vor, der die geplanten Ausgaben für das Kernnetz von 31,7 auf 22,2 Milliarden Euro kürzt. Eine abschließende Entscheidung wird von einem Sondergipfel des Europäischen Rates am 22. und 23. November 2012 erwartet.

EU-Projekt zur Verkehrsmittelwahl

Die Reisenden in Deutschland und Europa sind bei der Wahl ihres Verkehrsmittels wechselfreudig: fast 50 Prozent der Befragten aus sechs europäischen Ländern haben in den vergangenen Jahren ihren Mobilitäts-Mix verändert. Das hat eine Quotas-Umfrage im Rahmen des EU-Projekts USEmobility (Understanding Social behaviour for Eco-friendly multimodal mobility) ergeben. Ihren neuartigen Ansatz zur Erforschung von realen Wechselentscheidungen erprobten die Verkehrsforscher repräsentativ für Deutschland, Österreich, Ungarn, Kroatien, den Niederlanden und Belgien. Anders als es die statisch anmutenden Marktanteile der verschiedenen Verkehrsträger nahelegen, herrscht der Umfrage zufolge auf dem europäischen Verkehrsmarkt eine hohe Dynamik.

„Wir wissen jetzt, dass die Hälfte aller Verkehrsteilnehmer nicht ein für allemal auf das Auto oder den öffentlichen Verkehr festgelegt ist", sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege am

06. November 2012 in Berlin. „Wir wissen außerdem, welche Faktoren eine Rolle spielen, wenn Menschen vom Auto zum öffentlichen Verkehr wechseln oder umgekehrt dem öffentlichen Verkehr den Rücken kehren." Das Projekt liefere der Verkehrspolitik ein klares Anforderungsprofil und den Verkehrsunternehmen Hinweise, wie sie ihre Fahrgäste halten oder neue gewinnen könnten.

Die von Quotas ermittelten Wechselnutzer sind laut Umfrage vermehrt multimodal unterwegs: Zwei Drittel der Reisenden wählten ein Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln für ihre täglichen Wege, während nur ein Drittel auf ein einziges Verkehrsmittel umstieg. „Insgesamt liegt mit steigendem Alter eine immer höhere Wahlfreiheit bei den Wechselnutzern vor", sagte Thomas Krautscheid von Quotas. „Menschen im fortgeschrittenen Alter haben oft einen PKW und zeigen dennoch eine hohe Flexibilität, sich je nach Situation für oder gegen den ÖV zu entscheiden."

Die Umfrageergebnisse in allen untersuchten Ländern gleichen sich. Dennoch fanden die Forscher auch landesspezifische Besonderheiten. So verfügt der Pkw im Autofahrerland Deutschland erwartungsgemäß über ein besonders starkes Image, das überwiegend mit Attributen wie schnell, spontan und aufregend verknüpft ist. Zugleich belegt die Umfrage, dass die Deutschen noch wechselfreudiger sind als ihre europäischen Nachbarn. Auf dem Weg zur Arbeit haben mehr als 50 Prozent der Befragten in den letzten fünf Jahren ihren Mobilitätsmix verändert. Zudem weist Deutschland von allen europäischen Ländern die höchste Multimodalität auf (77 Prozent) auf.

In den Niederlanden waren 43 Prozent der Reisenden auch nach einem Verkehrsmittelwechsel weiterhin strikt monomodal unterwegs, so viele, wie nirgendwo sonst in Europa. Die Reisenden in Belgien sehen öffentlichen Verkehr eher als städtisches Verkehrsmittel, dessen Sicherheit vor Verkehrsunfällen die Befragten höher bewerten als in anderen europäischen Ländern. In Ungarn ergab die Umfrage Nachholbedarf für die Informationspolitik der Verkehrsunternehmen. Nur sieben Prozent der Befragten gaben an, über Reiseangebote informiert worden zu sein. In Kroatien zeigen die Befragten ein erhöhtes Umweltbewusstsein: Stolze 70 Prozent der befragten Kroaten gaben an, für einen umweltgerechten Verkehr Mehrkosten in Kauf nehmen zu wollen.

Weitere Informationen: www.usemobility.eu.

Verkehrspolitik in Deutschland

Trennung von Wartung und Betrieb?

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) beabsichtigt, für die Ausschreibung des Kern-Regionalexpressnetzes in NRW, also dem Vorläufer des geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX), die Vorhaltung der Fahrzeuge und den Fahrbetrieb zu trennen.

Gegen diese neue Schnittstelle hat der Vorsitzende des Zentralen Betriebsgruppenausschusses Eisenbahn in der SPD-Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen (AfA), Karl-Heinz Zimmermann[1], in einem Brief an NRW-Verkehrsminister Michael Groschek ausführlich seine Bedenken vorgetragen.

Wir veröffentlichen den Brief in Auszügen.

Betreff: Neue Vergabeidee des VRR zum RRX mehr als befremdlich!

Sehr geehrter Herr Minister Groschek,
Lieber Michael,

mit Befremden haben wir die neue „Ausschreibungsidee" des VRR zur Kenntnis genommen, in der zwangsläufig das Betreiben von Nahverkehrsleistungen und die Instandhaltungsleistungen der dafür notwendigen Betriebsmittel, sprich Züge, voneinander getrennt werden. Unser Befremden möchten wir in den nachfolgenden Punkten gerne zum Ausdruck bringen:

1. Da in der Regel die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl den Betrieb als auch die Instandhaltung durchführen, werden diese Unternehmen nunmehr gezwungen, einen Teil ihrer Beschäftigten aufzugeben, da sie sich zukünftig nur noch auf den Betrieb oder die Instandhaltung bewerben können.

2. Für die Erbringung der Verkehrsleistung wird eine neue zusätzliche Schnittstelle geschaffen, nämlich zwischen den beiden Unternehmen, die die Betriebs- und die Instandhaltungsleistung durchführen. Konnten vorher die Umlaufplanungen der Züge einschließlich der Instandhaltungs- und Revisionsleistungen mit den Einsatzplänen der Fahrpersonale in einer Hand abgestimmt werden und gab es hierfür nur ein verantwortliches Unternehmen, muss diese Abstimmung zukünftig zwischen mehreren Geschäftspartnern stattfinden. Dies führt nicht nur zu einem erhöhten Abstimmungsbedarf, sondern lässt auch Qualitätsverluste befürchten, insbesondere dann, wenn durch unvorhersehbare Zwischenfälle die Umlauf- und Einsatzplanung nicht mehr planmäßig durchgeführt werden kann. Möchte man einen solchen Qualitätsverlust billigend in Kauf nehmen? (…)

3. Eine Durchgängigkeit von Leistungserbringung und Qualitätssicherung liegt nicht mehr wie bisher in einer Hand. Es ist zu befürchten, dass aus haftungsrechtlichen Gründen (wer bezahlt — wenn überhaupt — Pönale) im Fall von schadhaften Zugmaterial eher die Frage des Verschuldens sowie die

[1] Karl-Heinz Zimmermann war lange Jahre im Vorstand der Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet (heute EVG) und engagiert sich auch im (Un-)Ruhestand weiter für Tariftreuegesetze in den Bundesländern (gegen Lohndumping im öffentlichen Verkehr).

entsprechenden Dokumentationen sowie eine Ersatzgestellung anstatt die Leistungserbringung im Sinne des Fahrgastes im Vordergrund stehen.

Ebenso gibt es für den Betreiber, also den Mieter der Fahrzeuge, keinen Grund mehr, schonend mit dem Fahrzeugmaterial umzugehen, da dieses Unternehmen steigende Revisions- und Instandhaltungskosten nicht berücksichtigen muss, weil sie Gegenstand des Vertrages mit dem Instandhaltungserbringer sind. Auch hierdurch ist ein Qualitätsverlust zu befürchten.

Auch wenn ein Fahrzeug nicht optimal oder fehlerhaft gebaut worden ist oder — wie in de Vergangenheit bereits geschehen — durch das Eisenbahnbundesamt nicht freigegeben wird, wird im Schadensfall die Verursachung des Schadens strittig sein. (…)

War es bisher bei verspäteter Lieferung von Zügen das Problem zwischen Hersteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen konnte sich der VRR zurück lehnen und Pönale geltend machen, trägt zukünftig der VRR bei verspäteter Lieferung als Vertragspartner eine Mitverantwortung.

4. Durch die geforderten, erweiterten Garantien und Haftungsverbindlichkeiten wird die Fahrzeugfinanzierung eher teurer als preiswerter.

5. Das Fahrzeugfinanzierungsmodell enthält eine Finanzierungsverpflichtung von bis zu 30 Jahren zu Lasten der kommunalen Zweckverbände — und damit zu Lasten der Finanzhoheit der Kommunen. Wird es hierzu eine Ausgleichspflicht oder andere finanzielle Verpflichtung des Landes für die Kommunen geben? Oder werden die Kommunen, denen diese in ihrer Folge unvorhersehbare Finanzierungsverpflichtung über 30 Jahre diktiert wird, im Stich gelassen? Lässt man die Kommunen überhaupt über diese Finanzierungsverpflichtung, die sie zu tragen haben, mit entscheiden? Klar dürfte jedoch sein, dass sich die Kommunen für dieses wirtschaftliche Risiko für den kommunalen Haushalt an das Land wenden werden und nicht an den VRR! Es mang zwar sein, dass der VRR in diesem Finanzierungsmodell verbesserte Kreditkonditionen erhalten kann, mit denen die Fahrzeuge bezahlt werden. Da allerdings die Mitgliedskommunen über den entsprechenden Betrag haften, verschlechtern sich ihre eigenen Kreditkonditionen. (…)

Wir denken, dass das neue Fahrzeugfinanzierungskonzept erheblichen politischen „Sprengstoff“ enthält und nochmals überdacht werden sollte. Wir würden uns freuen, mit Ihnen (mit Dir) die angebrachten Punkte persönlich und vertiefend diskutieren zu können, da wir überzeugt sind, dass man in Bezug auf die Folgen auch die Landesregierung mit in die Verantwortung nehmen wird, wenn diese Ausschreibungsidee in die Realität umgesetzt werden sollte und durch die Landesregierung gebilligt wird. (…)

Über einen Gesprächstermin würden wir uns sehr freuen!

Mit freundlichen Grüßen

Zusätzliche 750 Millionen Euro für die Verkehrsinfrastruktur

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat in seiner abschließenden Beratung des Haushalts 2013 am 08. November 2012 weitere 750 Millionen Euro für den Verkehrsetat genehmigt. 570 Millionen Euro fließen in den Verkehrsträger Straße. Davon sollen 10 Millionen Euro für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen bereitstehen.

Insgesamt 65 Millionen Euro sollen in die Schiene investiert werden. Davon sind 40 Millionen Euro für den Lärmschutz vorgesehen. Erstmals fördert der Bund die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) mit 25 Millionen Euro. „Endlich hat sich die Bundespolitik zu einer Förderung der NE-Bahnen bekannt, das ist ein ganz wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Für die mehr als 150 NE-Bahnen mit Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist es sogar ein Meilenstein“, zeigte sich VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff erfreut.

140 Millionen Euro kommen den Bundeswasserstraßen zugute.

Die GRV ist enttäuscht, dass für die umweltverträgliche Schiene erneut nur ein kleiner Anteil der Zusatzmittel bereitgestellt wird. Von den Zusatzmitteln 2011 in Höhe von einer Milliarde Euro entfielen nur 100 Millionen Euro auf die Schiene. Wie will die Bundesregierung ihre Klimaziele erreichen, wenn weiterhin die Straße bevorzugt wird?

Prognose für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015

In Folge 94 der GRV-Nachrichten (Seite 12f) wurde über den Stand der Arbeiten zum BVWP 2015 und das erste Verbändegespräch berichtet, hier folgt ein Bericht zum zweiten Gespräch.

Am 12. September 2012 konnte **Dr. Andreas Scheuer**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, bei der zweiten Veranstaltung erneut Vertreter von rund 50 Verbänden begrüßen. Der Schwerpunkt lag diesmal bei der Vorstellung und Diskussion der Szenario-Entwürfe als Basis für die Verkehrsprognose 2030.

Die sozio-ökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose wurden von **Ralf Ratzenberger**, Intraplan München, präsentiert. Die **Rahmenbedingungen** werden in drei Bereiche gegliedert:

- die sozio-ökonomischen Strukturdaten (demographische und wirtschaftliche Leitgrößen),
- die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen inklusive der Nutzer- beziehungsweise Transportkosten
- sowie in das Verkehrsangebot, das heißt die Verkehrsinfrastruktur und das Bedienungsangebot.

Für die **Infrastruktur 2030** bilden der Bundesverkehrswegeplan 2003 beziehungsweise die geltenden Bedarfspläne von Schiene und Straße die Grundlage, wobei aktuelle Untersuchungsergebnisse berücksichtigt werden. Für die Straße wird die Realisierung der Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren

Bedarfs mit Planungsrecht des geltenden Bedarfsplans unterstellt. Für die Schiene werden das Zielnetz der Bedarfsplanüberprüfung 2010 sowie ergänzende SPNV-Maßnahmen zugrunde gelegt.

Ratzenberger nannte zahlreiche **sozio-ökonomische Daten**, die teilweise aus anderen Gutachten stammen. Die Einwohnerzahl Deutschlands wird von 81,8 Millionen (2010) bis 2030 auf 79,7 Millionen, das heißt um rund 2,0 Millionen oder 2,5 Prozent, abnehmen. Dabei verschiebt sich die Altersstruktur deutlich in Richtung der über 65-Jährigen, deren Zahl sich um 5 Millionen oder 31 Prozent erhöht. Die Zahl der Erwerbspersonen sinkt von 41,5 Millionen auf 39,7 Millionen, das heißt um 1,8 Millionen oder gut 4 Prozent. Für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland wird von 2010 bis 2030 ein jährliches Wachstum von real 1,14 Prozent erwartet, in Europa sollen es 1,38 Prozent und weltweit 2,25 Prozent sein. Für den Außenhandel Deutschlands werden reale Wachstumsraten in Höhe von 3,63 Prozent (Exporte) beziehungsweise 3,99 Prozent (Importe) jährlich vorausgeschätzt. Wichtig für die Verkehrsmittelnutzerkosten ist der Weltrohölpreis. Hierfür wird (Quelle: ifo Institut) für das Jahr 2030 von real (Preise 2010) 120 US-Dollar pro Barrel ausgegangen. Gegenüber dem Basisjahr 2010 (79 Dollar) bedeutet dies einen Anstieg um 52 Prozent beziehungsweise 2,1 Prozent jährlich. Dieser Anstieg deckt sich auch mit den Langfristprognosen der Internationalen Energieagentur (IEA).

Die **Nutzer-** beziehungsweise **Transportkosten** beschrieb Ratzenberger folgendermaßen: Zentrale Größe der Nutzerkosten des Pkw-Verkehrs bildet der Kraftstoffpreis, der auch in realer Betrachtung deutlich steigen wird (2 Prozent jährlich). Infolge des niedrigeren Verbrauchs wird von einem Anstieg um 0,5 Prozent jährlich ausgegangen. Beim Lkw erwarten die Gutachter eine Stagnation der Transportkosten, beim öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Bus, Straßenbahn und U-Bahn) sollen die Nutzerkosten um 1 Prozent jährlich steigen. Für den Schienenpersonenverkehr wurde der Anstieg der Nutzerkosten mit 0,5 Prozent jährlich quantifiziert, beim Kombinierten Verkehr wird ein jährlicher Rückgang um 0,5 Prozent und beim sonstigen Schienengüterverkehr eine Stagnation der Transportkosten erwartet. Beim Luftverkehr sollen die Kosten stagnieren und bei der Binnenschifffahrt um jährlich 0,6 Prozent fallen.

Da die wirtschaftliche Entwicklung den Verkehr am stärksten beeinflusst, werden zwei Szenarien hinzugefügt, in denen das BIP-Wachstum um 0,3 Prozent vom Kernszenario abweicht, das heißt bei 1,4 Prozent beziehungsweise 0,8 Prozent jährlich liegt.

Das dritte Verbändegespräch soll Ende 2012 / Anfang 2013 erfolgen. Ein Schwerpunkt der Veranstaltung soll die neue Grundkonzeption der Bundesverkehrswegeplanung sein.

Die Unterlagen des zweiten Gesprächs finden sich unter Anlagen am Ende der verlinkten Seite:
www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-gesamtprozess-der-aufstellung.html

Nach Auffassung der GRV müssen bei der Prognose für den BVWP 2015 auch die Klimaziele der Bundesregierung beziehungsweise der EU (Weißbuch Verkehr 2050 mit minus 60 Prozent Kohlendioxid des Verkehrs) berücksichtigt werden, dies könnte über ein zusätzliches „Umweltszenario“ erfolgen.

Starke Zunahme im Fernverkehr mit Bussen und Bahnen

Im ersten Halbjahr 2012 nutzten in Deutschland über 5,5 Milliarden Fahrgäste den Linienverkehr mit Bussen und Bahnen. Wie das Statistische Bundesamt am 20. September weiter mitteilte, blieb dabei im Nahverkehr das Fahrgastaufkommen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 nahezu konstant (minus 0,1 Prozent), während im Fernverkehr hohe Zuwächse (plus 5,4 Prozent) zu verzeichnen waren. Die Gesamtzahl der Fahrgäste in Bussen und Bahnen lag jedoch annähernd auf dem Vorjahresniveau, da wesentlich mehr Menschen im Nahverkehr fahren. Durchschnittlich wurden über 30 Millionen Fahrten am Tag zurückgelegt.

Im **Nahverkehr** beförderten die Unternehmen im ersten Halbjahr 2012 fast 5,5 Milliarden Fahrgäste. Im Durchschnitt legten die Fahrgäste 9,4 Kilometer je Fahrt zurück. Damit erbrachte der Nahverkehr insgesamt eine Beförderungsleistung von 51,5 Milliarden Personenkilometern (plus 0,8 Prozent). Zuwächse verzeichneten nur die Eisenbahnen und S-Bahnen: Hier nutzten 1,2 Milliarden Fahrgäste das Angebot (plus 1,7 Prozent). Straßen-, Stadt- und U-Bahnen verloren dagegen Fahrgäste: Sie beförderten knapp 1,9 Milliarden Personen, das waren 0,5 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2011. Auch im Busverkehr wurden Rückgänge registriert: Hier sanken die Fahrgastzahlen um 0,3 Prozent auf 2,7 Milliarden.

Prozentual betrachtet nahm dagegen der **Fernverkehr** im ersten Halbjahr 2012 auf 64 Millionen Fahrgäste (plus 5,4 Prozent) stark zu: Dabei fuhren rund 63 Millionen Reisende mit Eisenbahnen (plus 5,3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2011) und 1 Million Reisende mit Omnibussen (plus 10,3 Prozent). Im Durchschnitt legten die Fahrgäste 280 Kilometer je Fahrt zurück.

Nachhaltigkeit

Energieeffiziente Systeme der Bahntechnologie

Prof. Dr.-Ing. Claudia Langowsky, Fachhochschule Brandenburg

In der Initiative **Eco Rail Innovation** (ERI) verfolgen 16 Kooperationspartner (Bahnindustrie, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Wissenschaft) das Ziel, nachhaltige Entwicklungskonzepte für Produkte und Transportangebote des Systems Bahn zu erarbeiten, Forschungsbedarf zu identifizieren und Forschungsvorhaben anzustoßen. Es sollen realistische Ansätze verfolgt werden, die zur Umsetzung der Systemstrategie „Null Emission 2050“ der Bahn beitragen. Im Mittelpunkt steht die ökologische und wirtschaftliche Betrachtung entlang der gesamten Wertschöpfungskette und über den Lebenszyklus hinweg. Die ERI-Initiative soll zur Erhöhung der Planungssicherheit für technische Innovationen der Industrie beitragen, aus denen sich neue unternehmerische Entwicklungspotenziale für die Eisenbahnbetreiber ergeben. Um die unterschiedlichen Erwartungen der Partner zu vereinen, ist ein kontinuierlicher Dialog zwischen den Partnern vorgesehen. Zur wissenschaftlichen Begleitung der ERI-Initiative wurde an der **Fachhochschule Brandenburg** (FHB) eine Stiftungsprofessur eingerichtet, die ein Baustein des neuen Masterstudienganges „Energieeffizienz technischer Systeme“ ist. Die Stiftungsprofessur soll auch einen Beitrag zur Nachwuchsförderung für die Schienenverkehrsbranche leisten.

Vorstellung der Stiftungsprofessur (von links nach rechts): DB-Technik-Vorstand Dr. Volker Kefer, Oberbürgermeisterin Dr. Dietlind Tiemann, FHB-Präsident Dr. Hans Georg Helmstädter, Stiftungsprofessorin Dr. Claudia Langowsky, Geschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie Axel Schuppe. Foto: FHB.

Die **Stiftungsprofessur für „Energieeffiziente Systeme der Bahntechnologie“** ist seit Mai 2012 mit der Autorin besetzt. Diese Professur ist der Nukleus eines interdisziplinären Forschungszusammenschlusses, der in Kooperation mit den Unternehmen der ERI-Initiative Energieeffizienzpotentiale im Schienenverkehr identifizieren und heben wird. Die FHB besitzt Labore zur Untersuchung von Materialeigenschaften und Werkstoffen, in denen mit unterschiedlichsten Techniken und Verfahren eine Vielzahl von Fragen und Konstruktionen bearbeitet werden können. Mit Methoden und Versuchsständen können der Einsatz Erneuerbarer Energien, Energiespeicher- und Energierückgewinnungssysteme sowie Komponenten energetisch bewertet und optimiert werden. In CAD- und Konstruktionslaboren werden hochwertige Konstruktionsprojekte umgesetzt. Die Labore der Fertigungsmesstechnik und der Feinmessraum ermöglichen den Einsatz präziser fertigungsbegleitender Messverfahren. Für erfolgreiche Innovationen moderner Produktion sind die Labore für Steuerungs- und Regelungstechnik, Fertigungsautomatisierung, physikalische Messtechnik sowie Sensortechnik und Lasermaterialbearbeitung einzubeziehen.

Die FHB ist in den Rankings des Centrums für Hochschulentwicklung (CHE) und von StudiVZ ganz weit oben und erreicht gute bis sehr gute Platzierungen. Die FHB bietet moderne und stark nachgefragte Studiengänge in den drei Fachbereichen Technik, Wirtschaft, sowie Informatik und Medien. Die zeitgemäße Laborausstattung, mehr als 70 motivierte Professor/inn/en und wissenschaftliche Mitarbeiter/innen sowie die intensiven Unternehmenskontakte machen die FHB als Partner für Forschungsprojekte, Studien und wissenschaftliche Weiterbildung interessant. Derzeit sind in Brandenburg an der Havel rund 3000 Studierende immatrikuliert. Das Angebotsspektrum ist vielfältig: der Fachbereich Technik bietet die Bachelor-Studiengänge Maschinenbau, Mechatronik und Automatisierung, IT-Elektronik sowie Mikrosystemtechnik und Optische Technologien. Ab dem Wintersemester 2012/13 kommt der Master-Studiengang „Energieeffizienz Technischer Systeme“ hinzu. In den anderen beiden Fachbereichen reicht das Spektrum von Betriebswirtschaftslehre, Technologie- und Innovationsmanagement, über Wirtschaftsinformatik und Security Management bis hin zu Informatik, Digitale Medien und Medizininformatik.

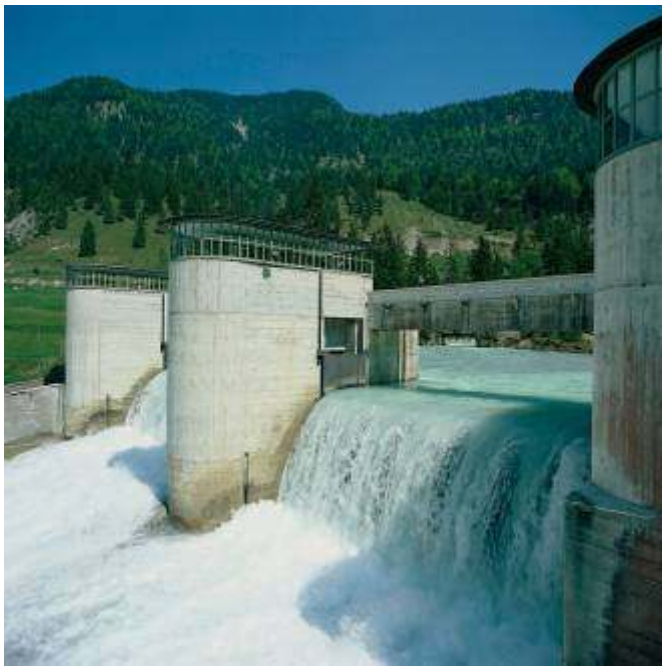
Weitere Informationen: www.ecorailinnovation.de und www.fh-brandenburg.de.

Deutsche Bahn will 26 Prozent erneuerbare Energien

Die Deutsche Bahn AG und E.ON haben am 09. November 2012 einen langfristigen Vertrag über die Belieferung mit Ökostrom für den Bahnverkehr unterzeichnet. E.ON wird die DB ab 2015 jährlich mit rund 600 Millionen Kilowattstunden Ökostrom versorgen. Dies entspricht einem Anteil von fünf Prozent am Bahnstrom-Mix. Der Anteil erneuerbarer Energien

steigt ab 2015 auf über 26 Prozent. Der grüne Strom kommt aus den E.ON-Wasserkraftwerken an Main, Donau, Lech, Isar und Inn.

Dazu Dr. Volker Kefer, Vorstand Technik und Infrastruktur der DB AG bei der Vertragsunterzeichnung: „Umwelt- und Ressourcenschutz ist ein fester Bestandteil unserer nachhaltigen Unternehmensstrategie DB2020. Wir wollen die Position der DB als Umweltvorreiter weiter ausbauen. Deswegen freuen wir uns, dass wir gemeinsam mit E.ON unseren Bahnstrom noch ‚grüner' machen und die Kohlendioxidemissionen um 313 000 Tonnen pro Jahr senken können. Damit kommen wir unserem Ziel, den Anteil der erneuerbaren Energien beim Bahnstrom bis 2020 auf mindestens 35 Prozent zu erhöhen, ein gutes Stück näher."



Rißbachwehr im Bereich der Kraftwerksgruppe Walchensee
Foto: © E.ON.

Derzeit liegt der Grünanteil bei knapp 22 Prozent. Bis 2050, so die erklärte Vision der DB, soll die Bahnstromversorgung vollständig auf Kohlendioxid-freie Energien umgestellt sein. Der Vertrag hat eine Laufzeit von zunächst sechs Jahren mit einer Verlängerungsmöglichkeit bis Ende 2028.

Klimaschutz im Verkehr: Potenziale bis 2030

Wie kann der Personen- und Güterverkehr in Zukunft klimaschonender gestaltet werden? Welchen Beitrag kann der Verkehr leisten, um Treibhausgasemissionen zu vermindern? Welche Auswirkungen hat der Klimaschutz im Verkehr auf die Volkswirtschaft?

Antworten auf diese Fragen zu finden und mögliche Entwicklungspfade für nachhaltige Mobilität bis zum Jahr 2030 aufzuzeigen, war Ziel des Forschungsprojektes Renewbility II, dessen Ergebnisse am 09. November 2012 in Berlin vorgestellt wurden. Wesentliche Erkenntnisse des Forscherteams aus Öko-Institut, Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR-IVF) sowie Fraunhofer-Institut für System-und Innovationsforschung (Fraunhofer-ISI): Der Verkehrssektor kann seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um 37 Prozent im Vergleich zu 2005 reduzieren, wenn alle im Klimaschutzszenario enthaltenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Die wichtigsten Minderungen werden erreicht durch den Einsatz **effizienterer Fahrzeuge**, die Verlagerung auf energieeffiziente Verkehrsmittel, die Optimierung von Transportketten und den zunehmenden Einsatz von alternativen Kraftstoffen. Und: Klimaschutz im Verkehr hat positive volkswirtschaftliche Effekte.

„Die Szenarioanalysen zeigen, dass auch der Verkehrssektor bis 2030 eine deutliche Verringerung der Treibhausgasemissionen erzielen und somit zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung beitragen kann", erläutert Florian Hacker, Projektleiter am Öko-Institut, die Erkenntnisse des Forschungsteams. „Eine entsprechende Entwicklung setzt allerdings eine ambitionierte Maßnahmenausgestaltung voraus, die sich nicht auf technische Effizienzsteigerung beschränkt, sondern auch die **Verkehrsverlagerung** im Güter- und Personenverkehr fördert."

Die Klimaschutzpotenziale von Personen- und Güterverkehr weisen große Unterschiede auf. Während im Personenverkehr die Treibhausgasemissionen bis 2030 nahezu halbiert werden können, erreicht der Güterverkehr im selben Zeitraum lediglich eine Minderung um knapp 17 Prozent. Und das, obwohl die spezifischen Emissionen pro transportierter Tonne um mehr als die Hälfte reduziert werden.

Rita Cyganski, Projektleiterin am DLR-IVF, weist auf die Hauptursache für diese Diskrepanz hin: „Die Verkehrsleistung beider Teilsektoren entwickelt sich sehr unterschiedlich. Während sie im Personenverkehr bis 2030 wieder nahezu auf das Niveau von 2005 sinkt, steigt das Verkehrsaufkommen im Güterverkehr auch im Klimaschutzszenario bis 2030 noch weiter drastisch an." Dennoch kann auch der Güterverkehr mit Transporten über die Schiene, effizienteren Fahrzeugen und dem Einsatz alternativer Kraftstoffe den Treibhausgasausstoß reduzieren.

Schienenbonus soll 2015 entfallen

Der Schienenbonus (korrekt: Lästigkeitsunterschied) soll spätestens ab Inkrafttreten des Bundesverkehrswegeplans 2015 nicht mehr angewendet werden. Das sieht ein Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen zur Ände-

rung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vor, der am 26. September 2012 erstmals im Bundestags-Verkehrsausschuss behandelt wurde. Danach soll der Bonus für solche Strecken nicht mehr angewendet werden, deren Planfeststellungsverfahren nach Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des dazugehörigen Bedarfsplans eröffnet werden. Die Abschaffung des Schienenbonus soll auch für die Lärmbewertung von Bestandsstrecken gelten. Es besteht allerdings bisher kein Rechtsanspruch der Anlieger, dass dann auch eine Lärmsanierung vorgenommen wird. Zusätzliche Mittel für den Lärmschutz sind nicht geplant. Stattdessen sollen die Projekte zeitlich gestreckt werden.

In einem ebenfalls erstmals behandelten Entschließungsantrag fordern die Koalitionsfraktionen die Regierung ferner auf, sich auf EU-Ebene weiter dafür einzusetzen, das deutsche System lärmabhängiger Trassenpreise auch in anderen Ländern der Europäischen Union einzuführen. Erforschung und Zulassung von Verbundstoffbremssohlen sollen zusammen mit der UIC beschleunigt werden. Ebenso sollen Lärmminderungsmaßnahmen am Gleis vorangetrieben werden, zum Beispiel in Form von Schienenschmieranlagen oder Schienenstegdämpfern.

Innovativer Lärmschutz: DB Netz baut, wie hier im Elbtal, zur Erprobung Schienenstegdämpfer ein.
Foto: DB AG / Hans-Joachim Krumnow.

Schließlich soll sich der Bund für die beschleunigte Umrüstung von Güterwagen im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ einsetzen. Alle geforderten Maßnahmen stehen allerdings unter dem Vorbehalt, dass Haushaltsmittel bereitstehen.

(Quelle: DVZ, 27. September 2012)

Riesen-Akku für Erneuerbare Energien

Die Energiewende nimmt Fahrt auf. Immer mehr Windstrom und Sonnenenergie stehen zur Verfügung. Manchmal sogar mehr, als aktuell benötigt wird. Allein die Solaranlagen liefern an einem sonnigen Tag mittlerweile so viel Leistung wie 25 bis 30 Großkraftwerke. Die elektrische Energie muss natürlich auch bereitgestellt werden, wenn die Sonne nicht scheint. Ideal wäre es, wenn man den Strom aus Sonne und Wind speichern könnte. Doch das stößt auf technische Schwierigkeiten. Um Strom zu speichern, muss man die Energieform ändern.

Begrenzte Kapazitäten

Die bekannteste Methode ist das Pumpspeicher-Kraftwerk. Es nutzt überschüssigen Strom, um Wasser auf ein höher gelegenes Niveau zu pumpen, in der Regel in ein künstlich angelegtes Becken. Im Bedarfsfall wird das Wasser einfach wieder abgelassen und über eine Turbine geleitet, die einen Stromgenerator antreibt. Doch aufgrund der topografischen Voraussetzungen sind diese Möglichkeiten in Deutschland begrenzt. Sie reichen gerade aus, um den Strombedarf hierzulande für eine Stunde abzudecken.

Vielversprechende Option

Für eine andere Möglichkeit, Energie in großen Mengen zu speichern, wollen Ingenieure künftig das Erdgasnetz nutzen. Doch dazu muss man den Strom zunächst in Gas verwandeln — Power to Gas lautet der englische Fachbegriff dafür. Die entsprechende Technik ist seit Langem als Elektrolyse bekannt. Sie nutzt Strom, um Wasser in seine Bestandteile zu zerlegen: Wasserstoff und Sauerstoff. Bis zu fünf Prozent Wasserstoff sollte sich dem Erdgas beimengen lassen, ohne dass es seine chemischen Eigenschaften signifikant verändert.

Schlüssiges Konzept

Man kann auch noch einen Schritt weitergehen und den Wasserstoff durch eine chemische Reaktion mit Kohlendioxid in Methan verwandeln. Das ist dann nichts anderes als Erdgas, nur künstlich erzeugt. Zum einen wäre das eine sinnvolle Verwendung des klimaschädlichen Kohlendioxids und zum anderen ließen sich auf diese Weise rund 200 Terawattstunden Energie im Erdgasnetz speichern — ohne eine zusätzliche Infrastruktur schaffen zu müssen. Das entspricht etwa dem 5000-fachen der deutschen Pumpspeicherkapazität und würde ausreichen, Deutschland mehrere Monate mit Ener-

gie zu versorgen. Die so gespeicherte Energie kann bei Bedarf in Gaskraftwerken wieder in Strom zurückverwandelt werden. Ganz ohne Verluste ist das Verfahren leider nicht. Sowohl bei der Umwandlung in Gas als auch bei der Rückverwandlung in Strom geht Energie verloren. Andererseits: Wird der überschüssige Strom gar nicht genutzt, liegt der Verlust bei 100 Prozent.

Im Praxistest

Als eines der ersten deutschen kommunalen Energieunternehmen will auch badenova in die innovative Technologie einsteigen. Der regionale Energiedienstleister ist derzeit auf der Suche nach einem geeigneten Standort und Partnern. Ziel ist es, basierend auf den Erfahrungen eines Pilotprojektes, weitere Energieverbundspeicher in der Region zu realisieren und damit eine wichtige Hürde im Rahmen der Energiewende zu nehmen.

Die GRV-Nachrichten bedanken sich beim Kundenmagazin „meine energie“ (Oktober 2012) des Freiburger Energie- und Umweltdienstleisters badenova für die Genehmigung zum Abdruck.

Goldene Umweltschiene an Harzer Schmalspurbahnen

Der Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen (BF Bahnen) hat am 28. September 2012 in Wernigerode die „Goldene Umweltschiene 2012“ an das Team der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) für den Erhalt und Ausbau des einzigartigen Schmalspurbahnen-Netzes verliehen.

Zug der HSB am 29. September 2012 auf der Fahrt zum Brocken im Kreuzungsbahnhof Drei Annen Hohne.
Foto: Gunther Ellwanger.

Ende des 19. Jahrhunderts wurden im Harz Schmalspurbahnen angelegt, um den Anschluss der Region mit seinen Bodenschätzen, den Holzvorkommen und der Kleinindustrie an das wirtschaftlich aufstrebende Deutschland herzustellen und den beginnenden Fremdenverkehr zu fördern. Die Selketalbahn wurde 1887 in Betrieb genommen, Harzquer- und Brockenbahn folgten 1899. Durch die 1000 mm Spur war eine günstige Trassierung in der schwierigen Topographie möglich. Die Strecken dieser drei Bahnen wurden bis 1913 zu einem gemeinsamen Netz verbunden. Auf den nach dem Zweiten Weltkrieg noch vorhandenen Anlagen führte die Deutsche Reichsbahn ab 1949 den Betrieb durch. Nach der Wiedervereinigung gründeten die Anliegergemeinden und Landkreise auf privatrechtlicher Basis die HSB, die am 01. Februar 1993 den Betrieb in regionaler Trägerschaft übernahmen Die HSB umfassen heute das längste Schmalspurnetz Deutschlands von 140,4 Kilometern mit 25 Bahnhöfen und 22 Haltepunkten. Die HSB wollen alle drei Bahnen in ihrer Gesamtheit erhalten und als regionale Verkehrsträger weiter ausbauen. Heute sind die HSB mehr denn je Touristenattraktion und technisches Denkmal, Teil des öffentlichen Personenverkehrs der Region und Dienstleister im Güterverkehr.

Mathias Wagener (Zweiter von rechts), Geschäftsführer der Harzer Schmalspurbahnen, erhält von Wilfried Messner, Bundesvorsitzender von BF Bahnen die goldene Umweltschiene.
Foto: Gunther Ellwanger.

Bei der Festveranstaltung Ende September konnte der Vorsitzende von BF Bahnen, Wilfried Messner, rund 100 Gäste und hochkarätige Redner begrüßen. Grußworte sprachen: Dr. Klaus Klang, Staatssekretär im Verkehrsministerium von Sachsen-Anhalt, Dr. Michael Ermrich, Landrat des Harzkreises und Peter Gaffert, Oberbürgermeister von Wernigerode. Die Laudatio auf das Team der HSB hielt Prof. Dr.-Ing. Gerhard Bernstein aus Karlsruhe. Bernstein ging detailliert auf die wechselvolle Geschichte der HSB ein und erinnerte auch daran, dass das Land Sachsen-Anhalt die HSB für eine Deutsche Mark von der DB gekauft hat.

Mathias Wagener, Geschäftsführer der HSB nahm die Ehrung entgegen und präsentierte sein Unternehmen, das mit 260 Mitarbeitern über eine Million Reisende jährlich befördert. Die HSB verfügen über 25 Dampf- und 6 Diesellokomotiven, 10 Triebwagen sowie 88 Reisezug- und 30 Güterwagen. Die Instandhaltung des Fahrzeugparks erfolgt in Wernigerode - Westerntor.

Seit 1989 ehrt BF Bahnen mit der „Goldenen Umweltschiene“ Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, die sich um den Schienenverkehr verdient gemacht haben.

Weitere Informationen: www.bfbahnen.de und www.hsb-wr.de.

Eisenbahnen allgemein

10. DVWG Bahnforum in Berlin

Am 17.September, dem Vortag der InnoTrans 2012 (*siehe Bericht unter Veranstaltungen*), hat die DVWG zu ihrem 10. Bahnforum eingeladen. Der wissenschaftliche Leiter des Forums **Prof. Dr. Jürgen Siegmann**, TU Berlin, betonte in seiner Begrüßung: „Das europäische Bahnsystem stellt sich dem internationalen Verkehrsträgerwettbewerb gegenüber Luft und Straße — mit unterschiedlichem Erfolg. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr gewinnt Marktanteile, aber im grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr besteht vielerorts noch Nachholbedarf. Die Transportmärkte des Schienengüterverkehrs (SGV) verlagern sich zunehmend auf lange grenzüberschreitende Strecken und leiden besonders an den Unterschieden der nationalen Bahnnetze. Derzeit drohen allerdings die Europäischen Initiativen zur Vereinheitlichung der Bahntechnik und der Kapazitätsanpassungen an den zukünftigen Bedarf mangels ausreichender Finanzierung zu stocken — nicht nur bei ERTMS."

Deshalb diskutierte das 10. DVWG Bahnforum folgende Themen: Wie kann das Potential des umweltfreundlichen Schienenverkehrs zukünftig besser ausgeschöpft werden? Wie können die notwendigen Investitionen zeitgerecht realisiert werden und wer finanziert sie? Welche konzeptionellen Ansätze existieren auf dem Weg zu einer europäischen Bahneinheit und einer intensiveren Vernetzung grenzüberschreitender Schienenverkehrsangebote?

Acht sachkundige Referenten gaben Antworten auf diese Fragen, über vier Referate wird kurz berichtet.

Dr. Gerhard Troche von der **EU-Kommission** bezeichnete das Weißbuch Verkehr 2050 als „langfristige Vision der Kommission für den Verkehr." Die Ölabhängigkeit des Verkehrs soll von derzeit 96 Prozent drastisch reduziert werden, für 2050 wird ein Preis von 300 US-Dollar pro Barrel erwartet. Die Treibhausgase der EU sollen bis 2050 um 80 bis 95 Prozent reduziert werden, für den Verkehr sind 60 Prozent vorgesehen. Für den Schienenpersonenverkehr soll das Hochgeschwindigkeitsnetz verdreifacht werden, alle Flughäfen des Kernnetzes sollen an die Schiene angeschlossen werden. Im Güterverkehr sollen massive Verlagerungen zur Schiene und zum Schiff erfolgen, alle Seehäfen sollen an die Bahn angebunden werden und die neun prioritären Schienengüterverkehrskorridore als Rückgrat des Güterverkehrs der EU ausgebaut werden. Besonders wichtig ist auch die Ausstattung dieser Korridore mit ERTMS.

Der Vertreter der Europäischen Investitionsbank (EIB), **Dr. Claus Eberhard**, verdeutlichte die Förderung des Infrastrukturaubaus durch die EIB. Sie ist die Bank der EU für langfristige Finanzierungen und wurde bereits 1958 durch den Vertrag von Rom errichtet. Im Jahr 2011 betrug das gesamte Neugeschäft der EIB 61 Milliarden Euro, die Darlehen betragen bis 50 Prozent der Projektkosten. Als Vorteile der EIB Darlehen nannte Eberhard: die geringen Kapitalbeschaffungskosten, die an die Kunden weitergereicht werden, sowie große Darlehensvolumen, lange Laufzeiten und attraktive Zinssätze. Zusätzlich steige das Interesse anderer Banken und Finanzierungspartner bei einer EIB-Beteiligung. Projekte müssen mindestens eines der prioritären Ziele der EU unterstützen (zum Beispiel Verwirklichung der TEN), technisch tragfähig und finanziell lebensfähig sein, volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen sowie den Anforderungen an Umwelt und Beschaffung genügen. Das Volumen der EIB-Darlehen für Verkehrsprojekte betrug von 2001 bis 2011 rund 132 Milliarden Euro, bei einem Projektvolumen von 350 Milliarden Euro.

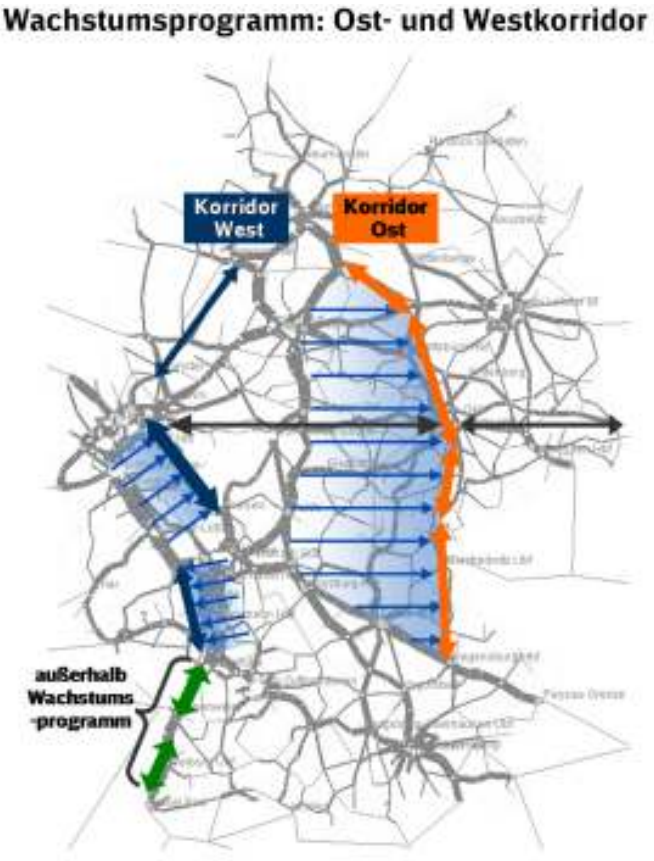
Im deutschen Bahnsektor waren die EIB-Aktivitäten begrenzt, da es attraktive lokale Finanzierungsalternativen gibt. Regelmäßige Darlehen gingen an die ÖBB, speziell zum Westbahnausbau und Brennerzulauf (beispielsweise 1 Milliarden Euro fürs Unterinntal). Der französische Bahnsektor erhielt seit 2001 5,6 Milliarden Euro, weitere 6,3 Milliarden Euro flossen in städtische Bahnsysteme — unter anderem für die Wiedereinführung von Straßen- und Stadtbahnen in 16 französischen Städten.

Hansjörg Hess, Vorstand Produktion der DB Netz AG, gab einen Ausblick auf die Europa-Eisenbahn 2025 aus deutscher Sicht. Nach der DB Netzkonzeption 2030 wird sich die Betriebsleistung von 1018 (2010) auf 1150 Millionen Trassenkilometer pro Jahr erhöhen. Besonders stark soll der grenzüberschreitende Güterverkehr um 66 Prozent auf 200 Millionen Trassenkilometer pro Jahr wachsen. Die Ursachen liegen in der fortschreitenden Globalisierung und der wirtschaftlich engeren Zusammenarbeit der EU-Staaten. Für den gesamten Schienenverkehr erwartet Hess ein asymmetrisches Wachstum: Überproportional im Kernnetz und Stagnation/Rückgang auf Zweigstrecken. Die Kapazität des Schienennetzes soll stufenweise erhöht werden durch:

- Maßnahmen des Seehafenhinterlandsverkehrs,
- Anschub und Beschleunigung von Bedarfsplanmaßnahmen,
- Alternativrouten, zuzüglich korrespondierende Bedarfsplanmaßnahmen,
- Knotenmaßnahmen sowie
- Entwicklung Zielzustand mit Fokus 2030.

Besondere Bedeutung haben für den Güterverkehr die Achse Karlsruhe – Basel und für den Personenverkehr der Raum Rhein/Main – Rhein/Neckar. Bis 2019 sollen

durch ein Wachstumprogramm die erwarteten Kapazitätsengpässe beseitigt werden mit einem Kapazitätsgewinn von 20 Millionen Trassenkilometer.



Grafik: Hansjörg Hess / DB Netz AG.

Aktuelle Herausforderungen sieht Hess insbesondere durch das Verschieben der Akzente bei der ETCS-Förderung. Die EU-Vorgabe sieht die Einrichtung von ERTMS-Korridoren mit ETCS nach den TSI vor. Darunter fällt der Korridor A in Deutschland von Emmerich bis Basel, der bis 2015 auszurüsten ist. Ursprünglich war vom Bundesverkehrsministerium (BMVBS) die Finanzierung für den Korridor A aus dem Bedarfsplan vorgesehen. Seit Juli 2011 sieht das BMVBS jedoch keine gesonderte Finanzierung der ERTMS-Ausrüstung der Schienenwege mehr vor. Durch die sich verschärfende Regulierung (recast des 1. Eisenbahnpakets, Eisenbahnregulierungsgesetz) befürchtet Hess eine Reduzierung der unternehmerischen Spielräume für die DB Netz AG.

Unter der Überschrift „Ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz für den Next Generation Train (NGT)“ zeigte **Prof. Dr.-Ing. Karsten Lemmer**, Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrt (DLR), neue Potentiale für den Hochgeschwindigkeisverkehrs (HGV) auf. Mit dem NGT erforscht das DLR neue Technologien für den Schienenverkehr. Der HGV soll durch neue Konzepte effizienter und noch schneller werden. Mit einer regulären Geschwindigkeit von 400 Stundenkilometern sollen Potenziale erschlossen werden, die bislang dem Flugzeug vorbehalten waren. Wenn der Energieverbrauch durch neue Technologien nur moderat steigt, sieht Lemmer einen wirtschaftlichen Betrieb gesichert.

150 Jahre Strecke Lausanne – Fribourg – Bern

Vor 150 Jahren, am 04. September 1862, wurde der 352 Meter lange und 80 Meter hohe Grandfey-Viadukt über die Saane[2] in Betrieb genommen. Dies war die erste Direktverbindung zwischen der West- und der Deutschschweiz. Die offiziellen Feierlichkeiten zum 150. Geburtstag dieser Linie fanden am 28. August 2012 statt. Anwesend waren: Georges Godel, Staatsrat des Kantons Freiburg, Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin und Verkehrsdirektorin des Kantons Bern, Nuria Gorrite, Regierungsrätin und Verantwortliche des Baudepartements des Kantons Waadt, sowie SBB-Vorstand Andreas Meyer.

Der Spezialzug «Churchill» brachte die Gäste zunächst in den Bahnhof Fribourg und dann weiter nach Lausanne. Dieser Rote Doppelpfeil ist ein Unikat, das 1939 in Betrieb genommen wurde und 1946 Winston Churchill durch die Schweiz beförderte, seither der Name.

Spezialzug «Churchill» am 28. August 2012 im Bahnhof Fribourg (Freiburg)
Foto: Gunther Ellwanger.

Deutsche Bahn sieht sich für den Winter gerüstet

Die Deutsche Bahn informierte am 04. November 2012 über ihre Vorbereitungen auf den Winter. Rechtzeitig wurden Mitarbeiter geschult und Einsatzpläne erstellt. Über 20 000 Mitarbeiter der DB und externer Dienstleister stehen bereit, um Bahnsteige und Gleise von Schnee und Eis zu räumen.

[2] Der Fluss Saane ist die Sprach- und Kulturgrenze zwischen dem deutsch- und dem französischsprachigen Teil der Schweiz und wird daher auch „Röstigraben“ genannt.

Die Schneeräumflotte der Bahn wurde um weitere elf Fahrzeuge auf 60 aufgestockt. Im Regional- und Fernverkehr stehen flächendeckend insgesamt 36 Abtauanlagen zur Verfügung, um das Enteisen von Zügen zu beschleunigen, bevor sie in den Werkstätten gewartet werden können. Im harten Winter 2010/2011 hatte das mehrstündige Abtauen von Fahrzeugen zu zahlreichen Verspätungen und Zugausfällen geführt.

Alle für den fahrplanmäßigen Personenverkehr benötigten 48 000 Weichen sind beheizt. An besonders stark befahrenen Stellen werden Weichen mit zusätzlichen Abdeckungen geschützt, die verhindern, dass Eisbrocken von den Zügen die Weichen blockieren. Inzwischen sind 6000 Weichen derart ausgerüstet — fünf Mal mehr als im vergangenen Winter.

Spezielle „Verschlusskastenabdeckungen“ (wie hier im Bahnhof Schalding) verhindern, dass Schneeansammlungen oder von den Fahrzeugen herab fallende Eisbrocken, eine Weiche blockieren. Foto: DB AG / Gerhard Scherm.

Aufgrund der Fahrzeugengpässe durch verkürzte Überprüfungsintervalle und Lieferverzögerungen hat die DB ihre Fahrpläne angepasst. Durch den temporären Einsatz von IC- statt ICE-Zügen auf einzelnen Linien stehen vom 09. Dezember 2012 bis zum 15. März 2013 mehr Reservezüge zur Verfügung.

Eisenbahninfrastruktur

Gute Bürgerbeteiligung bei großen Verkehrsprojekten — frühzeitig, offen und kontinuierlich

Unter dieser Überschrift fand am 06. November 2012 im Bundesverkehrsministerium in Berlin eine Konferenz statt. Bundesminister Dr. Peter Ramsauer stellte das überarbeitete „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ vor. Das Handbuch soll einen Beitrag zu mehr Transparenz und öffentlicher Beteiligung bei der Modernisierung der Infrastruktur leisten.

Ramsauer: „Bei Planung und Bau bedeutender Verkehrsprojekte kommt es immer wieder zu Auseinandersetzungen, Konflikten und oft auch lähmenden Blockaden, weil Bürger sich übergangen fühlen. Dabei enthält das Planungsrecht in Deutschland bereits eine Reihe gesetzlicher Regelungen zur Bürgerbeteiligung. Die Diskussionen der jüngsten Vergangenheit zeigen jedoch, dass es damit häufig nicht gelingt, die Bürger zu erreichen.

Um Bürgerwünsche und Erfordernisse der Infrastruktur so weit wie möglich in Einklang zu bringen, brauchen wir eine Bürgerbeteiligung von Anfang an, die schon früh damit beginnt, nach tragfähigen Lösungen zu suchen. Vor diesem Hintergrund werde ich bereits auf der ersten Planungsstufe, das heißt auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung, die Bürger, Fachleute und Verbände weit über das gesetzliche Mindestmaß hinaus informieren und konsultieren.

Dieser Ansatz einer frühen Einbindung der Öffentlichkeit liegt auch der Konzeption unseres „Handbuchs für eine gute Bürgerbeteiligung“ zugrunde. Mir geht es darum, Betroffene zu Beteiligten zu machen. Den Entwurf des Handbuchs haben wir am 28. März diesen Jahres der Öffentlichkeit vorgestellt und im Wege einer Online-Konsultation von Bürgern und interessierten Kreisen sowie in Fachgesprächen mit Verbänden, Ländern und Experten diskutiert.“

Mit dem Handbuch wird ein „Werkzeugkasten“ mit praxisorientierten und kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen für eine bessere Bürgerbeteiligung zur Verfügung gestellt. Er soll auf der Grundlage des vorhandenen gesetzlichen Rahmens Planung, Verwaltung und Betroffene dabei unterstützen, die Beteiligungskultur weiterzuentwickeln und mit Leben zu füllen.

Wien – Sankt Pölten in 25 Minuten

Am 09. Dezember 2012 wird zum Fahrplanwechsel die österreichische Hochleistungs-Neubaustrecke Wien – Sankt Pölten in Betrieb genommen. Bereits am 12. September begleiteten Verkehrsministerin Doris Bures und ÖBB-Vorstandsvorsitzender Christian Kern Journalisten auf einer Testfahrt mit dem Railjet von Wien nach Sankt Pölten.

„Mit der Neubaustrecke zwischen Wien und Sankt Pölten wird österreichische Bahngeschichte geschrieben. Von Wien nach Sankt Pölten in 25 Minuten (KURSIV Anmerkung: bisher 41 bis 44 Minuten) — das bedeutet auch eine neue Zeitrechnung auf der Weststrecke“, sagte Verkehrsministerin Doris Bures. Ab Dezember gehe es auf dieser Strecke nicht nur viel schneller, sondern auch viel öfter voran. „Die Zahl der täglichen Züge wird um ein Drittel auf 447 Züge pro Tag steigen. Bis 2014 werden zusätzlich 1,1 Milliarden

Euro in barrierefreie, moderne Bahnhöfe entlang der Weststrecke investiert. Das heißt: Wir haben hier eine moderne Schieneninfrastruktur, wir haben neue Bahnhöfe und wir haben schnellere Züge, damit noch mehr Menschen auf die umweltfreundliche Bahn umsteigen."

60 000 Bestellungen für den Netzfahrplan 2013

Genau 59 230 Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2013 gingen fristgerecht bei den Fahrplanexperten der DB Netz AG ein, und wurden in ein funktionierendes Fahrplangefüge überführt. Laut Mitteilung der DB Netz AG vom 21. September 2012 ist dies der höchste Wert (plus 6,6 Prozent zum Vorjahr), den sie bisher verzeichnen konnte. Der Fahrplanwechsel findet vom 08. auf den 09. Dezember 2012 statt.

Der überwiegende Anteil der Trassenanmeldungen geht inzwischen auf elektronischem Weg über das Trassenbestellsystem TPN (Trassenportal Netz) ein. Lediglich 2,2 Prozent der Trassenanmeldungen wurden noch mittels Papiervordruck übergeben. Die auf Basis der Kundenwünsche konstruierten Trassen bilden das Grundgerüst für den komplexen Netzfahrplan. Auftretende Konflikte durch Doppelbelegung eines Streckenabschnittes wurden in speziellen Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren gelöst.

Die 385 Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten die Trassenangebote der DB Netz AG bis zum 30. August 2012 annehmen. Neben den im Netzfahrplan festgelegten Trassen gibt es auch so genannte Gelegenheitsverkehre, die häufig nur einmalig fahren. Die dafür erforderlichen rund 950 000 Trassen pro Jahr werden insbesondere für den Güterverkehr mit einem Vorlauf von oft weniger als 48 Stunden konstruiert.

Zweite Rheinbrücke in Basel eingeweiht

Am 22. Oktober 2012 wurde die 2. Rheinbrücke bei Basel nach rund dreijähriger Bauzeit eingeweiht. Ab 2017, nach Fertigstellung der Zufahrten und der Sanierung der bestehenden doppelspurigen Stahlbrücke, können die Züge alle vier Gleise über den Rhein nutzen.

Der Rheinübergang in Basel ist der wichtigste Schweizer Übergang im Bahnverkehr mit dem Norden Europas. Bis vor kurzem diente dort lediglich eine zweigleisige Stahlbrücke als Verbindung. Um dieses Nadelöhr zu entlasten, erstellen die SBB und die Deutsche Bahn (DB) seit Ende 2009 eine zweite Doppelspur zwischen Großbasel und Basel Badischem Bahnhof. Hauptbauwerk dieses Ausbaus ist die 2. Rheinbrücke.

Gerald Hörster, Präsident des deutschen Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), Peter Füglistaler, Direktor des schweizerischen Bundesamts für Verkehr (BAV), Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt, Eckart Fricke, DB-Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg und Andreas Meyer, Vorstand der SBB, weihten das Brückenbauwerk mit zahlreichen Gästen ein. Die neue, rund 240 Meter lange Betonbrücke spannt sich neben der bestehenden Stahlbrücke flussaufwärts über den Rhein. Seit dem 10. Oktober 2012 ist das erste Gleis der 2. Rheinbrücke in Betrieb. Anfang November folgte das zweite Gleis.

Die SBB wird voraussichtlich 2014 während rund einem Jahr die bestehende Stahlbrücke sanieren. 2017 sollen sämtliche Arbeiten abgeschlossen sein und die Züge alle vier Gleise über den Rhein befahren. Mit den zwei zusätzlichen Gleisen entsteht mehr Kapazität für den Schienengüterverkehr via NEAT und die grenzüberschreitende Regio-S-Bahn. Möglich wird auch eine Entmischung der Züge. Die Güterzüge verkehren künftig über die bestehende Brücke, die Personenzüge über die neue Betonbrücke. Das soll für mehr Pünktlichkeit, insbesondere für die Regio S-Bahn, sorgen.

Die Investitionen für die 2. Rheinbrücke, ohne Zufahrten zwischen Brücke und Badischem Bahnhof, belaufen sich auf 57 Millionen Schweizer Franken (rund 47 Millionen Euro). Ab Frühjahr 2013 werden auch Fußgänger von der zweiten Rheinbrücke profitieren. Der Kanton Basel-Stadt investiert 2,7 Millionen Franken (rund 2,2 Millionen Euro) in einen neuen Fußgängersteg, der derzeit witterungsgeschützt unter die neue Eisenbahnbrücke gehängt wird.

Katzenbergtunnel geht am 09. Dezember 2012 in Betrieb

Südlich von Freiburg zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen entstand seit Ende 2003 das größte Einzelbauwerk der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel: Der 9385 Meter lange Katzenbergtunnel begradigt die Linienführung der alten Rheintalbahn. Südlich des Schliengener Weinberges verlässt die Neubaustrecke die Parallellage mit der Rheintalbahn und führt nach 400 Metern in das Nordportal des Katzenbergtunnels, das Südportal liegt östlich von Efringen-Kirchen.

Der Tunnel besteht aus zwei eingleisigen Röhren, die über 19 Querstollen (alle 500 Meter) miteinander verbunden sind. Bei einem Unfall in einer Röhre dient die andere als Rettungsröhre. Der Oberbau wurde als „Feste Fahrbahn" mit einer zusätzlichen Betonplatte bis zu den Rettungsplätzen an den Tunnelportalen ausgeführt. Damit können die Röhren durch Straßenfahrzeuge be-

fahren werden, der Querschnitt erlaubt sogar Begegnungen. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern dauert die Fahrt durch den Tunnel nur 2 Minuten 15 Sekunden.

Südportal des Katzenbergtunnels am 17. November 2012; zur Verhinderung eines Tunnelknalls bei den eingleisigen Röhren ist der Querschnitt im Portalbereich aufgeweitet.
Foto: Gunther Ellwanger.

Als Voraussetzung für die Eröffnung des Katzenbergtunnels zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2012 fand am 17. November eine **Rettungsübung** statt, an welcher sich Rettungsdienste, Feuerwehren, Polizei und Freiwillige beteiligten, insgesamt etwa 500 Personen. Nach dem Übungsszenario kam es in einem mit rund 300 Reisenden besetzten Zug kurz vor der Einfahrt in den Katzenbergtunnel zu einem Feuer, das auf den gesamten Wagen übergriff. Der Zug kam in der Tunnelmitte durch Kurzschluss zum Stehen. Nach Erkennung von Rauch informierte der Lokführer den Fahrdienstleiter, der den Vorfall an die Notfallleitstelle meldete. Von dort wurden die Einsatzkräfte alarmiert. Bis zu deren Eintreffen leitete das Zugpersonal die Selbstrettung der Reisenden über die nächstgelegenen Querstollen ein. Nicht mehr gehfähige Reisende wurden dann durch die örtlichen Einsatzkräfte gerettet.

Mit der Einsatzübung wurden unterschiedliche Abläufe erfolgreich geprüft und geübt. Zum einen ging es um die Alarmierung zwischen der Bahn und den Rettungskräften sowie den notwendigen Maßnahmen vor Ort wie beispielsweise die Sperrung der Gleise, die Abschaltung und Erdung der Oberleitung sowie die Begleitung der Selbstrettung der Fahrgäste durch das Zugpersonal. Zum anderen übten insbesondere die örtlichen Rettungskräfte die Rettung der Personen aus dem Zug sowie die Versorgung und Betreuung der verletzten und unverletzten Personen. Ein weiterer Übungsschwerpunkt war die Brandbekämpfung im Tunnel.

Am 04. Dezember erfolgte die symbolische Inbetriebnahme des Tunnels, an der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und Landesverkehrsminister Winfried Hermann sowie der Vorstandsvorsitzende der DB, Dr. Rüdiger Grube, teilnahmen.

Weitere Informationen zum Katzenbergtunnel auf www.karlsruhe-basel.de.

Rastatter Tunnel wird realisiert

Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG haben am 23. August 2012 die Finanzierungsvereinbarung zum Bau des nördlichsten, rund 16 Kilometer langen Abschnitts der Rheintalbahn geschlossen. Für den Neubau der Strecke südlich von Karlsruhe werden einschließlich des Rastatter Tunnels rund 693 Millionen Euro investiert. Die Rheintalbahn ist eine der meist befahrenen Schienenstrecken Deutschlands und Hauptachse für den Nord-Süd-Güterverkehr.

Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG: „Der Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel hat für die Deutschen Bahn eine hohe Bedeutung. Daher freuen wir uns, dass der Bund die Mittel für den Bau des Rastatter Tunnels bereit stellt und wir damit einen weiteren wichtigen Meilenstein beim viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn erreichen."

Die Finanzierungsvereinbarung umfasst den Bau einer etwa 10 Kilometer langen Eisenbahnstrecke ab Bashaide südlich von Karlsruhe. Daran schließt sich der 4270 Meter lange Tunnel unter der Stadt Rastatt und dem Fluss Murg an. Nach Unterquerung der Bundesautobahn A5 mündet die Neubaustrecke in die bereits seit 2004 in Betrieb befindliche Schnellfahrstrecke zwischen Rastatt Süd und Offenburg. Baurecht für das Projekt besteht bereits seit 1998. Die Verlegung der B36 war bereits 2007 abgeschlossen worden. Der Bau der Schienenstrecke hatte sich dagegen wegen fehlender Finanzmittel verzögert.

Die Bauarbeiten im Bereich Rastatt haben mit Probebohrungen zur Baugrunderkundung begonnen. Die Röhren werden durch Tunnelvortriebsmaschinen erstellt. Voraussichtlich ab 2022 sollen die Züge dann auf dieser Strecke mit bis zu 250 Stundenkilometern fahren.

Die GRV begrüßt diese Finanzierungsvereinbarung, ist aber erstaunt, dass erst in 10 Jahren Züge durch den Rastatter Tunnel fahren können.

Bremen und Aschaffenburg sind Bahnhöfe des Jahres 2012

Am 29. August 2012 veröffentlichte die Allianz pro Schiene das Ergebnis ausgedehnter Testreisen durch ganz Deutschland: Bremen und Aschaffenburg gewannen den Titel „Bahnhof des Jahres 2012". Zum neunten Mal in Folge zeichnete die Allianz pro Schiene damit die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands aus. In der Kategorie „Großstadtbahnhof" gewann der Bremer Hauptbahnhof. In der Kategorie „Kleinstadtbahnhof" überzeugte das bayerische Aschaffenburg, das seit seiner Einweihung im Jahr 2011 — so das Urteil der

Jury — „eine beeindruckende 360 Grad-Öffnung zur Stadt geschafft hat“. Den erstmals ausgelobten Sonderpreis Tourismus bekam das sächsische Bad Schandau für eine „gelungene Verbindung von Natur, sanfter Mobilität und Tourismus“.

Die Bahnkunden waren von April bis Juni aufgerufen, ihre Lieblingsbahnhöfe im Internet zu nominieren. Die fünfköpfige Jury der Allianz pro Schiene hatte diese Bahnhöfe anschließend vor Ort geprüft. Neben einer guten Kundenbewertung musste der jeweilige Siegerbahnhof auch alle Punkte einer umfassenden Checkliste erfüllen.

Beim **Bremer Hauptbahnhof** überzeugte neben der hellen und freundlichen Eingangshalle mit dem historischen Wandmosaik auch sein repräsentatives Eingangsportal, für die Jury eines der schönsten in Deutschland. Zudem biete die Halle mit einem umfangreichen Angebot an Gastronomie und Service alles, was der Reisende benötigt. Seit durch den Umbau aus den ehemals engen dunklen Tunneln warm ausgeleuchtete Ladenpassagen geworden sind, eint der Bremer Hauptbahnhof die Stadt und ihre Stadteile: „Alles läuft auf ihn zu und durch ihn durch. Der Bremer Bahnhof ist ein echter Mittelpunkt, der sogar dem angrenzenden Viertel, der „Bahnhofsvorstadt“, einen Namen gibt“, urteilte die Jury.

Die neugestaltete Empfangsshalle des Bremer Hauptbahnhofs.
Foto: Allianz pro Schiene / Andreas Taubert.

Der neue **Aschaffenburger Hauptbahnhof**, der erst 2011 eröffnet wurde, überzeugte durch die perfekte Einbindung in das Umfeld. „Egal durch welchen Ausgang der Reisende diesen Bahnhof betritt oder verlässt: Der Bau ist so eingebunden in sein Umfeld, dass die Übergänge fließend sind“, urteilte die Jury. Die Verkehrsexperten fühlten sich in dem lichten Bau „mitgenommen“, „harmonisch geführt“ und durch freundliches Personal gut betreut. Selbst die Bahnhofsunterführung erfuhr Lob.

Erstmals vergeben wurde der **Sonderpreis Tourismus**, der an den **Bahnhof Bad Schandau** ging. Das toskanisch anmutende Bahnhofsgebäude inmitten der sächsischen Schweiz versprach den Experten schon beim ersten Anblick Urlaubsfreuden und es hat sein Versprechen gehalten: Keine Hektik herrscht an diesem Drehkreuz des oberen Elbtals, die Reiseverpflegung mit regionalen Spezialitäten übernimmt im Bahnhof ein Bio-Markt und ein Fahrradverleih sorgt fürs umweltbewusste Fortkommen. Für den Sonderpreis wurde die Jury von den NaturFreunden Deutschlands und der Kooperation Fahrtziel Natur verstärkt.

Bahnhof Bad Schandau.
Foto: Allianz pro Schiene / Marion Linneberg.

Zugsicherungssystem ETCS Level 2 für Neubaustrecke

Die Konsortialpartner Siemens und Kapsch CarrierCom informierten am 06. September 2012 über ihren Auftrag zur Ausrüstung der 230 Kilometer langen Neubaustrecke von Ebensfeld bis Halle beziehungsweise Leipzig mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2. Diese Neubaustrecke ist Teil des Verkehrsprojektes der Deutschen Einheit 8 von Nürnberg nach Berlin mit rund 500 Kilometer Länge und Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Erstmalig in Deutschland kommt diese modernste Leit- und Sicherungstechnik zum Einsatz. Die Signale werden ausschließlich über das digitale Bahnmobilfunksystem GSM-R (Global System for Mobile Communication Railways) in den Führerstand des Zuges übertragen. Auf der gesamten Neubaustrecke wird auf konventionelle ortsfeste Signale verzichtet. Auftraggeber ist die Deutsche Bahn AG. Das Gesamtvolumen des Auftrags beträgt rund 93 Millionen Euro. Die Inbetriebnahme ist in zwei Stufen für 2015 und 2017 geplant.

Während bei ETCS-Level 1 hauptsächlich Eurobalisen als Übertragungsmedium dienen, werden im Level 2 nahezu alle Informationen mittels GSM-R über das Euroradioprotokoll von der Streckenzentrale zum Fahrzeug übertragen. Informationen werden kontinuierlich und damit auch im Stillstand ausgetauscht. So wird sichergestellt, dass bei Wechsel der Signalstellung von Halt auf Fahrt der Zug sofort beschleunigen kann, andernfalls müsste er bis zum nächsten Übertragungspunkt weiter abbremsen. Dies ermöglicht Geschwindigkeiten von bis zu 300 Stundenkilometern und steigert die Streckenkapazität.

Vergaben für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Die Deutsche Bahn AG hat am 17. Oktober 2012 die Tunnelbauwerke des Albaufstieges auf der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm an eine Bietergemeinschaft unter Federführung der Porr-Gruppe vergeben. Nach der europaweiten Ausschreibung konnte sich die österreichische Bietergemeinschaft durchsetzen. Mit einem Volumen von 635 Millionen Euro liegt die DB bei dieser Vergabe deutlich unter dem Kostenplan.

Projektsprecher Wolfgang Dietrich: „Mit der Vergabe dieser zentralen Tunnelbauwerke haben wir eine weitere wichtige Etappe beim Bahnprojekt Stuttgart – Ulm erreicht. Der Albaufstieg ist mit seinen Karstvorkommen geologisch ein äußerst komplexer Planfeststellungsabschnitt. Dass wir bei dieser Vergabe jetzt so ein gutes Ergebnis erzielen konnten, zeigt, wie gut wir auf der Neubaustrecke und im Projekt vorankommen."

Der Planfeststellungsabschnitt 2.2 „Albaufstieg" umfasst 15 der 60 Kilometer langen Neubaustrecke, einschließlich des 8806 Meter langen Boßler- und 4847 Meter langen Steinbühltunnels. Insgesamt werden rund 28 Kilometer eingleisige Tunnelröhren gebaut. Die Bauarbeiten sollen im März 2013 beginnen und etwa fünfeinhalb Jahre dauern.

Bereits am 07. August 2012 war die Herstellung des 6,9 Kilometer langen Streckenabschnitts zwischen Temmenhausen und Dornstadt für 45 Millionen Euro an die Arbeitsgemeinschaft Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH (Bad Hersfeld) / Heilit+Woerner Bau GmbH (Markranstädt) vergeben worden. Dieser Streckenbereich zählt zum Projektabschnitt Albhochfläche (Planfeststellungsabschnitt 2.3).

Schienengüterverkehr

Rail Cargo Austria (RCA) will schwarze Zahlen

In einer außerordentlichen Sitzung desAufsichtsrats der RCA wurden am 30. Oktober 2012 Optimierungsmaßnahmen für die Güterverkehrssparte der ÖBB beschlossen. Wegen der rückläufigen Konjunktur sollen weitere Anpassungen die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens sichern. Dazu zählen die wirtschaftlich erforderlichen Angebotsanpassungen beim intermodalen Netzwerk NINA und der Rollenden Landstraße (ROLA) sowie die moderate Reduktion von schwach ausgelasteten Bedienstellen in Österreich. Weiter wird es bis Ende 2012 eine weitere Reduktion um rund 100 Mitarbeiter geben. Eine weitere Optimierung des Geschäftsfeldes „Kontraktlogistik" soll erst im Dezember entschieden werden. Mit diesen Maßnahmen soll der hohe Marktanteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen in Österreich bei über 30 Prozent gehalten werden.

Die bereits 2010 eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen der RCA haben bereits 2011 zu einem operativ positiven Abschluss geführt. Im gesamten Unternehmen wurden umfassende Kostensenkungsprogramme umgesetzt, die sowohl produktions- als auch produktivitätsseitig Erfolge zeigen. Der deutliche Konjunkturrückgang erforderte in den letzten Monaten weitere Analysen von einzelnen Geschäftsbereichen auf ihre Kostendeckung. Mit den am 30. Oktober beschlossenen Maßnahmen will RCA langfristig ihre Kapitalkosten verdienen und in der Folge Impairment (Wertminderung) vermeiden.

Die Maßnahmen im Überblick:

1) Reduzierung der RCA Bedienstellen in der Fläche von 461 auf 420.

Der RCA Aufsichtsrat hat aufgrund der betriebswirtschaftlichen Analyse von 140 Bedienstellen beschlossen, insgesamt 41 Verladestellen spätestens bis Ende März 2013 nicht mehr zu bedienen. Österreich behält aber mit insgesamt 584 Bedienstellen (inklusive private EVUs) trotzdem eines der dichtesten europäischen Bedienraster. Zum Vergleich: Italien und Frankreich haben in den letzten Jahren die Anzahl der Bedienstellen um fast 90 Prozent gekürzt und auch die SBB haben in diesem Jahr 128 Verladestellen reduziert.

Bei allen betroffenen Bedienstellen bleibt die Infrastruktur erhalten, eine Folgenutzung zum Beispiel durch regionale Initiativen ist somit möglich. Der Vorstand der RCA wurde beauftragt, ein Restrukturierungskonzept zu erarbeiten, um den Erhalt der restlichen bereits analysierten Bedienstellen sicherzustellen. Eine Schließung dieser rund 100 ist somit nicht vorgesehen.

2) Kostenreduktion bei der ROLA — vier Relationen bleiben im Angebot.

Bei der Rollenden Landstraße (Rola) kam es in Folge der Aufhebung des sektoralen Fahrverbots durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH) und die schwere Wirtschaftskrise in Italien und Südosteuropa zu einem erheblichen Nachfragerückgang. Um den Mitteleinsatz bei der Rola bestmöglich zu bündeln werden statt bisher sechs ab Fahrplanwechsel nur noch vier tägliche Relationen angeboten: Wörgl – Trento, Wörgl – Brennersee, Wels – Maribor und Salzburg – Triest.

3) Intermodaler Verkehr: Systemvorteile Bahn bei schweren Gütern über lange Strecken.

Die Rail Cargo Austria hat nationale Containerverkehre auf der Bahn seit April 2011 schwerpunktmäßig im Shuttlesystem NINA befördert. Die betriebswirtschaft-

liche Analyse hat sowohl eine rückläufige Mengenauslastung als auch eine deutliche Kostenunterdeckung ergeben. Die System- und Kostenvorteile der Bahn greifen nur bei langen Distanzen wie zum Beispiel auf der Ost-West Verbindung Wien Nordwest – Wels – Bludenz – Wolfurt, die auch in Zukunft fortgeführt wird. Die Relationen Wien Nordwest – Villach sowie Wels – Graz via Sankt Michael und Kapfenberg werden zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2012 eingestellt.

4) Arbeitskräftereduktion bis Ende 2012 um 100 Mitarbeiter.

Die aktuellen Restrukturierungsmaßnahmen der RCA betreffen nicht nur Kunden, auch intern müssen weitere Schritte gesetzt werden, um produktiver im Wettbewerb bestehen zu können. Bis Ende 2012 werden rund 100 Mitarbeiter abgebaut, vorwiegend durch Kündigungen. Gemeinsam mit dem Betriebsrat wurde ein Abfertigungsmodell für die Betroffenen entwickelt um diese Maßnahmen sozial verträglich und einvernehmlich zu gestalten.

5) Senkung Instandhaltungskosten von Güterwagen.

In enger Abstimmung mit dem Betriebsrat und mit Zustimmung der Personalvertreter wurde beschlossen, dass ab 2013 die Anzahl der in Österreich durchgeführten Güterwagenrevisionen von 1100 pro Jahr auf 700 reduziert wird. Das restliche Drittel der Revisionen wird nunmehr schwerpunktmäßig in ungarischen und slowakischen Tochtergesellschaften durchgeführt.

Weitere Informationen finden sich auf www.railcargo.at

EU-Forschungsprojekt zum Wagenladungsverkehr

Am 10.September 2012 startete in Hannover das Forschungsprojekt „Viable Waggonload production Schemes (ViWaS)“, also zukunftsfähige Produktionsmodelle für den Transport einzelner Wagen und Wagengruppen (Wagenladungsverkehr) auf der Schiene. Dabei handelt es sich um ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt der EU, das mit 2,9 Millionen Euro aus dem 7. EU-Forschungsrahmenprogramm gefördert wird. Ziel von „ViWaS“ ist es, den Wagenladungsverkehr an die Anforderungen der modernen Logistik anzupassen und damit langfristig zu sichern. Dazu gehören zum Beispiel Effizienzsteigerungen für die Bedienung der letzten Meile, eine bessere Nutzung des Rollmaterials, kürzere Transportzeiten oder eine höhere Qualität von Verkehren und Kundeninformation.

Die Koordination des Projektes liegt bei der HaCon Ingenieurgesellschaft mbH. Neben den drei Schweizer Partnern SBB Cargo, ETH Zürich und dem Güterwagenhalter Wascosa beteiligen sich die Bentheimer Eisenbahn AG, die Eureka Navigation Solutions AG, Fret SNCF, Consorzio IB Innovation, Newopera Aisbl (B) sowie die Technische Universität Berlin an diesem Projekt, das von September 2012 bis August 2015 dauert.

SBB Cargo will in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich und Wascosa einen neuen Wagentyp für Containertransporte entwickeln. Dieser soll ein vereinfachtes Be- und Entladen von Wagen mit Containern direkt im Anschlussgleis erlauben. Im geplanten Gateway Limmattal ist vorgesehen, Container nicht nur von der Schiene auf Lastwagen, sondern überwiegend für den Weitertransport auf der Schiene umzuschlagen

Spendenaufruf

Die GRV-Nachrichten werden überwiegend aus Spenden finanziert; sie beanspruchen den größten Teil des Budgets der GRV. Die starke Anhebung der Porti ab 2013 (die für den Versand der GRV-Nachrichten genutzte Büchersendung verteuert sich um über 17 Prozent) ist eine zusätzliche Last. Zur Fortsetzung ihrer Arbeit bittet die GRV daher weiter um Spenden.

Konto 45 004 652 bei der Sparkasse Düsseldorf (BLZ 300 501 10). Verwendungszweck: „steuerbegünstigte Spende für verkehrswiss. Arbeiten“.

Für Überweisungen von außerhalb Deutschlands:
IBAN = DE47 3005 0110 0045 0046 52
BIC = DUSSDEDDXXX

Vorgedruckte Überweisungsträger liegen einem Teil der Auflage bei.

Die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V. ist als gemeinnützig anerkannt. Sie erhalten (sofern wir Ihre Adresse kennen — bitte gegebenenfalls mitteilen) zeitnah und unaufgefordert eine Spendenquittung für’s Finanzamt.

Strecke Maschen – Padborg (Dänemark) erlaubt 835 Meter lange Güterzüge

In Maschen ist am 27. November 2012 der Startschuss für 835 Meter lange Güterzüge nach Dänemark gefallen. Rund 10 Millionen Euro flossen in die dafür erforderlichen Infrastruktur-Anpassungen auf der 210 Kilometer langen Strecke von Maschen bis Padborg (Dänemark). Hansjörg Hess, Vorstand Produktion der DB Netz AG, betonte: „Die Erhöhung der Transportkapazität ist neben dem Aus- und Neubau ein wichtiger Baustein, um unseren Kunden ausreichende Kapazitäten für das prognostizierte Güterverkehrswachstum der kommenden Jahre anbieten zu können. Gerade in Richtung Skandinavien besteht bei den Transporteuren eine große Nachfrage an längeren Güterzügen, um Ressourcen effizienter nutzen zu können.“

Schienenpersonenverkehr

Zwischenruf: „Integraler“ oder „Intelligenter“ Taktfahrplan?

Wolfgang Dietrich Mann, Bochum
Stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Wer als überzeugter Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel in die Schweiz kommt, ist von dem dortigen Fahrplanangebot schnell begeistert. Ein dichter Fahrplan vieler Linien, die an den Knoten gut aufeinander abgestimmt sind und wie die Zahnrädchen eines Uhrwerks ineinander greifen. So kommt man gut auf den Stammstrecken im dichter besiedelten Unterland auch in abgelegene Bergregionen, und wo kein Gleis weiterführt steht schon das gelbe Postauto bereit, um sofort nach Ankunft des Zuges und Umstieg der Fahrgäste los zu fahren, nicht ohne dabei mit der Mehrklanghupe in der Tonfolge Cis-E-A (das Klangmotiv stammt aus dem Andante der Ouvertüre zu Rossinis „Wilhelm Tell“ in A-Dur) zu signalisieren, dass auf den Bergpoststraßen der entgegenkommende Fahrzeugverkehr dem öffentlichen Verkehr Vorfahrt zu gewähren hat. Bei einem so guten Angebot verwundert es nicht, dass es gut genutzt wird und die Schweizer Weltmeister im Bahnfahren sind, sowohl was die Anzahl der Fahrten pro Einwohner und Jahr betrifft, als auch gemessen in der Verkehrsleistung (Personenkilometer).

Dieser exzellente Fahrplan besteht nicht schon immer, sondern es wurde seit über 30 Jahren ein „Integraler Taktfahrplan (ITF)“ entwickelt, oder besser gesagt: gebaut. Kern des ITF ist, dass in den Knotenbahnhöfen kurz vor der vollen oder halben Stunde (also zirka zur Minute 57 oder 27) sämtliche Züge (und Busse) ankommen, und nach einem paarminütigen Rendezvous kurz nach der vollen oder halben Stunde (zirka zur Minute 03 oder 33) wieder abfahren. Damit die Knoten funktionieren, müssen die Kanten passen. Für die Fahrzeit zwischen zwei Knoten (Kante) bedeutet dies „so schnell wie nötig“, und nicht „so schnell wie möglich“. Wenn die Fahrzeit zwischen zwei Knotenbahnhöfen etwas über einer halben oder vollen Stunde beträgt, so ist das für den ITF ungeeignet; fährt der Zug in dem einen Knoten zur richtigen Systemzeit ab, so wäre er im nächsten Knoten zu spät und würde dort sämtliche Anschlüsse verpassen. Also wurde systematisch untersucht, wo die Kantenfahrzeiten zwischen zwei Knoten knapp zu lang sind und gezielt in die Beschleunigung dieser Streckenabschnitte investiert. Beträgt die Fahrzeit hingegen 25 oder 55 Minuten, so ist dies für den ITF ideal und Investitionen in weitere Fahrzeitverkürzungen wären sinnlos; das was die Fahrgäste früher ankämen müssten sie nur länger warten, bis alle Züge nach der Knotenzeit wieder abfahren.

Ein solches Erfolgskonzept auf andere Regionen zu übertragen, drängt sich fast schon auf. Doch nicht überall, wo „ITF“ drauf steht, ist auch ITF drin. In Deutschland gibt es viele Regionen, die meinen einen ITF verwirklicht zu haben, doch bei genauerer Betrachtung finden sich nur wenige wirkliche ITF-Knoten, und wo diese bestehen, hat es in der Regel eher zufällig mit den Fahrzeiten auf den anschließenden Strecken zu den nächsten Strecken gepasst. Gezielte Investitionen zur Erzielung von ITF-optimalen Kantenfahrzeiten sind in Deutschland die absolute Ausnahme geblieben.

Kein System ist so perfekt, dass es nicht auch den einen oder anderen Nachteil mit sich bringt. Davon ist der ITF nicht ausgenommen. Wenn bedacht wird, dass die Schweiz schon eine ganze Generation ihrem ITF baut, und parallel dazu gesehen wird, dass infrastrukturseits Deutschland noch nicht weit vom Nullpunkt entfernt ist, dann kann es jetzt nicht an der Zeit mangeln, diese Nachteile zu benennen, zu analysieren und nach alternativen Lösungsansätzen zu suchen.

Die lange Realisationszeit ist einer der Nachteile. Dies nun gar nicht so sehr, dass es mancherorts noch viele Jahre dauern wird, bis die Infrastruktur ITF-gerecht gebaut sein wird. Viel kritischer ist die ziemliche Endgültigkeit eines gebauten ITF (manche ITF-Befürworter schwärmen vom „letzten Fahrplanwechsel“). Jedoch können sich in einer so langen Zeit die Nachfragestrukturen ändern. Und dann ist es ärgerlich, wenn sich herausstellt, dass „falsch“ gebaut wurde. Dass es solche Änderungen geben kann, ist nicht nur Theorie. Wer zum Beispiel hätte vor 30 Jahren, als in der Schweiz die ITF-Investitionen begannen, mit der deutschen Wiedervereinigung gerechnet?

Weitere Nachteile sind die Nichtrealisierung leicht machbarer Fahrzeitverkürzungen plus die Standzeiten in den Knoten. So steht der ICE von Interlaken nach Frankfurt regelmäßig 12 Minuten in Bern, 13 Minuten in Basel und 9 Minuten in Mannheim. Rechnet man den (zumindest vorläufig) nicht an die Fahrgäste weiter gegebenen Fahrzeitgewinn durch den neuen Katzenbergtunnel hinzu, wäre zwischen Interlaken und Frankfurt eine 30 Minuten kürzere Reisezeit möglich. Bei kurzen Reiseweiten sind weniger Knoten abzuwarten, und es ist nicht so viel Zeit verloren. Das kleine Land Schweiz hat da einen Vorteil. In den meisten Binnenrelationen liegt die Reisezeit zwischen einer und drei Stunden. Längere Reiseweiten mit Relevanz (hohes Verkehrspotenzial) sind in der Schweiz selten, zwischen Sankt Gallen und Genf wurde auf ITF-Knoten-Standzeiten weitgehend verzichtet, so dass eine Reisezeit von rund vier Stunden möglich bleibt. Innerhalb Deutschlands gibt es (aufgrund der Größe des Landes) viel mehr Relationen mit Reiseweiten über vier Stunden, und wenn dort die Eisenbahn als Verkehrsmittel eine Chance haben soll, müssen lange Standzeiten an Unterwegsbahnhöfen vermieden werden.

Bei großen Reiseweiten spielt die Taktdichte keine so große Rolle; hier sind Verbindungen mit möglichst wenig Umsteigen wichtiger. Für die Tagesreise in den Urlaub genügt eine gute Verbindung am Tag.

Dass viele Fahrgäste die Sparpreise des DB Fernverkehrs buchen und sich damit im Vorhinein auf eine bestimmte Zugverbindung festlegen, ist noch kein Argument gegen den Taktverkehr, ein regelmäßiges Angebot vergrößert die Auswahl und erhöht die Chance, die Reise zu einer Wunsch-Tageszeit buchen zu können. Dafür ist es allerdings nicht erforderlich, dass alle Züge im strengen Takt, das heißt immer auf derselben Route und zur selben Abfahrtsminute fahren müssen. Der Aspekt der Merkbarkeit des Fahrplans durch wiederkehrende Minutenzeiten ist im Zeitalter von Mobiltelefonen mit Internetzugang („Smartphones“) zwar nicht bedeutungslos, aber doch nicht mehr so wichtig wie früher; es lernen heute noch weniger Leute den Fahrplan auswendig als früher (das Kursbuch war für viele immer schon ein Buch mit sieben Siegeln).

Der Erfolg der bis jetzt nur einmal pro Tag und Richtung angebotenen ICE-Verbindung (Lästermäuler sprechen vom „24-Stunden-Takt“) Ruhrgebiet – Paderborn – Kassel – Bayern sollte nicht ignoriert werden. Man darf hoffen, dass eines Tages ein zweites und vielleicht gar ein drittes Zugpaar hinzukommt, ein Zwei-Stunden- oder gar ein Stundentakt bleibt jedoch bis auf weiteres eine sehr ferne Vision. Es gibt viele weitere Relationen, auf denen solche Direktverbindungen ebenfalls wünschenswert sind. Dafür darf das Prinzip des Taktverkehrs gerne weiter aufgeweicht werden. Überhaupt nichts spricht dagegen, ein regelmäßiges Angebot auf den Hauptverkehrsachsen in Einzellagen zu zusätzlichen Zielen zu verlängern, sowie Querverbindungen wie das oben genannte ICE-Zugpaar zu schaffen.

Dort, wo ein regelmäßiger Takt weiterhin sinnvoll erscheint, muss dieser nicht über alle Tageszeiten gleich sein, weder in der Linienführung, noch der Taktdichte oder gar der speziellen Abfahrtsminute. Weit verbreitet sind Takte, die erst nach der morgendlichen Berufsverkehrszeit beginnen. In den Frühstunden wird dort ein möglichst dichtes Angebot gefahren und versucht, alle Fahrzeugkapazitäten rollen zu lassen und nicht viel Zeit bis zum nächsten Takt stehen zu bleiben. Damit gelingt es in der Regel auch, den sich aus den Schulstunden ergebenden Wunsch-Taktabstand von 50 Minuten zu ermöglichen (45 Minuten Unterricht plus 5 Minuten Pause) (selbst wenn der Schülerverkehr nicht auf der Schiene abgewickelt wird — die Zubringerbusse, die zum Zugfahrplan passen sollen, sind fast immer durch den Schülerverkehr zeitlich gebunden).

Abends und am Wochenende sind die Fahrtzwecke und damit die Nachfragebedürfnisse anders als wochentags tagsüber. Es ist folglich nicht verkehrt, dafür jeweils eigene Taktsysteme zu entwickeln und zu optimieren.

Dabei gilt: In den Tageszeiten mit dichterem Fahrplan braucht weniger auf Anschlüsse in Knoten gewartet zu werden, zu den Zeiten mit dem geringsten Zugangebot sollten hingegen möglichst viele Anschlüsse aufeinander abgestimmt sein, weil ansonsten die Wartezeit bis zur nächsten Fahrmöglichkeit zu groß wird.

Wenn der Takt nicht zu jeder Tages- und Nachtzeit in ein einheitliches Korsett gezwungen wird, spielt auch die Taktsymmetrie eine geringere Rolle. Unter Taktsymmetrie versteht man, dass sich die Züge einer Linie netz-einheitlich immer zur selben Minute begegnen. Ein Beispiel mag dies verdeutlichen: Wenn in einem -Stunden-Takt die Züge der einen Linie sich zu den Minuten 00 und 30 begegnen, auf der anderen Linien hingegen zu den Minuten 15 und 45, dann ist der im Stunden-Takt geplante Anschluss in einer Fahrtrichtung perfekt, in der Gegenrichtung hingegen um eine halbe Stunde versetzt. Wird der Takt hingegen tageszeitabhängig variiert, können die Anschlüsse jeweils bezogen auf die Hauptverkehrsrichtung optimiert werden. Denn die Taktsymmetrie hat nicht nur Vorteile. Zum einen steht sie manchmal optimalen Fahrzeugumläufen entgegen, es entstehen also unproduktive Wartezeiten für Material und Personal, was entsprechende Kosten verursacht. Zum andern bedeutet eine einheitliche Taktsymmetrie auch, dass eine Linie, die in der einen Fahrtrichtung wenige Minuten vor der anderen Linie fährt, in der Gegenrichtung wenige Minuten danach liegt. Wenn zwei Linien einen längeren gemeinsamen Abschnitt haben und sich davor und/oder danach verzweigen, kommt es oftmals vor, dass die Außenäste unterschiedliche Nachfragepotenziale haben und deswegen die Linie mit dem geringeren Potenzial das Unterwegs-Verkehrsaufkommen besser aufnehmen kann. Daher macht es Sinn, wenn die schwächere Linie — entgegen der Logik der Taktsymmetrie — in beiden Fahrtrichtungen zeitlich kurz vor der stärkeren Linie verkehrt, und die wartenden Fahrgäste schon mal abtransportiert. Sinngemäß gilt dies auch für Entlastungslinien, die an einem Unterwegsbahnhof der Stammlinie beginnen oder enden. In Stadtbahnsystemen ist dies ein bewährtes Instrument, den sogenannten „Schulte-Rödding-Effekt“ zu verhindern.

Zusammengefasst lässt sich sagen: Fahrplankonzepte sind so ähnlich wie die Kleidungskonfektion. Die Uniform passt fast nie, aber Maßanzüge können sich nur die wenigsten leisten. Der ITF in Reinform ist wie der Chirurg, der den Träger an die Kleidung anpasst. Alternative ist der Änderungsschneider, der den Fahrplan etwas besser an den Nachfragebedürfnissen ausrichtet. Dort, wo Fahrplankonzepte im Takt gelingen, sollten sie gemacht werden. Wenn allerdings wichtige Verkehrsbedürfnisse nicht in den Takt passen, sollte man sich die Freiheit nehmen und vom Takt abweichen. Oder um es anders zu formulieren: Etwas mehr Taktlosigkeit würde der Eisenbahn überhaupt nicht schaden.

Bahnhofsmission Berlin Zoo — Menschen auf der Straße, am Rande des Randes

Lutz Rosenau, Ehrenamtlicher, Berlin.

Die Mannschaft der Bahnhofsmission Berlin Zoo bietet nicht nur unmittelbare Hilfe am Zug, sondern hilft vor allen Dingen ihren Gästen mit Mahlzeiten, einem warmen Kaffee oder Tee, Beratungen, Trost und bietet die Möglichkeit sich in ihren Café kurz mal aufzuwärmen oder zur Ruhe zu kommen. Verantwortlicher Träger der Bahnhofsmission am Zoo ist die Berliner Stadtmission. Betreut werden unsere Gäste von einigen hauptberuflichen Mitarbeitern der Stadtmission und von vielen ehrenamtlichen Helfern, die aus den unterschiedlichsten Bevölkerungskreisen kommen.

Die Bahnhofsmission am Zoo hat an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr geöffnet. Hierhin kommen täglich zirka 500 Menschen um etwas zu Essen und ein warmes Getränk zu bekommen. Zusätzlich gibt es dort auch eine Notkleiderkammer. Versorgt werden wir zum großen Teil durch die Berliner Tafel, aber auch durch Geld- und Sachspenden der Berliner Bevölkerung. Bei den Gästen in unserem Café handelt es sich überwiegend um einen Kreis von Menschen, die zur absoluten Randschicht der Berliner Bevölkerung gehören (es gibt in Berlin mehr als 5000 Obdachlose). Diese werden von der übrigen Bevölkerung meistens ausgegrenzt und oft auch verachtet.

Ohne die Zusammenarbeit mit der Bahnhofsmission könnte die DB die Begleitung alleinreisender Kinder kaum anbieten. Foto: DB AG / Tina Henze.

Ich selber gehöre zu den Menschen, denen es ausgesprochen gut geht. Bis Mitte des vergangenen Jahres habe ich als Mitglied des oberen Führungskreises der Firma Siemens, hier in Berlin, in einer Leitungsfunktion und der Verantwortung für viele hundert Mitarbeiter gearbeitet. Nun bin ich im aktiven Ruhestand, aber teilweise schon seit Jahren in verschiedenen Institutionen ehrenamtlich tätig.

Seit mehr als drei Jahren bin ich ungefähr einmal pro Woche für die Obdachlosenhilfe am Bahnhof Zoo ehrenamtlich aktiv. Ich habe in dieser Zeit sehr viele Einzelschicksale kennengelernt und dabei auch eine ganze Reihe von Menschen getroffen, die oft unverschuldet in eine schwierige Situation hineingekommen sind und nun auf der Straße leben oder psychisch krank oder abhängig sind. Manche unserer Gäste kommen schon seit langer Zeit und unser Café ist für sie ein wichtiger Bezugspunkt. Manchmal öffnet sich dort auch eine Seele und manch persönliche Geschichte, die man sonst ängstlich verschweigt, wird erzählt. Das hat mein bisheriges Bild von Obdachlosen sehr verändert und mich, dem es so gut geht, ungemein geerdet.

Betroffen bin ich dabei besonders über die sogenannten „Älteren Damen“ (Trümmerfrauen usw.), das sind Frauen, die kommen immer gegen Ende des Monats um etwas zu essen zu bekommen, da deren Rente offenbar nicht ausreicht. Sie können einem kaum in die Augen schauen und schämen sich dort, zwischen den Obdachlosen, anstehen zu müssen. Das berührt mich immer stark und mir tut es weh zu sehen, wie sie sich teilweise lange draußen — bei Wind und Wetter — in der oft langen Warteschlange anstellen müssen. Mir blutet dann fast das Herz und ich versuche oft etwas zusätzlich für diese Frauen zu organisieren.

Mir bedeutet meine Arbeit in der Bahnhofsmission sehr viel und für mich ist es faszinierend mitzuerleben, wie unterschiedlich nicht nur die Gäste, sondern auch die Helfer sind. Besonders beeindrucken mich dabei die vielen jungen Menschen, die in unserem Team der ehrenamtlichen Helfer so engagiert mitarbeiten. Lange Zeit habe ich über meine Arbeit als Ehrenamtlicher geschwiegen, um nicht als „Heiliger“ dazustehen, musste mich dann aber öffnen, da es Gerüchte über meinen Aufenthalt am Bahnhof Zoo gab.

Nun gehe ich offen damit um und versuche vor allen Dingen neben der Arbeit dort im Café, zu helfen, das Netzwerk, das wir dringend benötigen, noch weiter auszubauen. Ich hoffe damit auch Andere, denen es gut geht, zu bewegen etwas zu tun oder zu spenden, um ein wenig dazu beizutragen, die Not zu lindern die auch in unserer Stadt Berlin sicherlich größer geworden ist.

8 Milliarden Euro Investitionsvolumen im Schienenpersonennahverkehr

Nichtbundeseigene Eisenbahnen haben in den letzten 15 Jahren bereits über 1000 neue Fahrzeuge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Betrieb genommen. Doch die Fahrzeugfinanzierung wird für diese Unternehmen zunehmend zum Problem, äußerte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am 17. September 2012. Die viel zitierte Vergabewelle mit über

50 Prozent der Betriebsleistung (über 320 Millionen Zugkilometer) bis 2015 rollt. Bahnen und Aufgabenträger stehen vor allem vor der Herausforderung, die Risikostruktur im Bestellermarkt zu verbessern und die Komplexität der Verfahren zu reduzieren.

Hierfür gibt es vielversprechende Ansätze. Nicht zuletzt für ein wesentliches, in dieser Schärfe neu entstandenes Problem: die Fahrzeugfinanzierung. Der Investitionsbedarf der Verkehrsunternehmen 2011 bis 2015 wird auf über 8 Milliarden Euro geschätzt. Damit sind Investitionsbudgets von bis zu 125 Millionen Euro bereits bei „mittelgroßen“ Aufträgen von 5 Millionen Zugkilometern pro Jahr zu finanzieren — eine Herausforderung für kleinere und mittlere Unternehmen bei derzeit zurückhaltenden Kreditgebern.

Die Modernisierung und Optimierung der Fahrzeugflotte im SPNV soll natürlich auch in Zukunft konsequent fortgeführt werden. Für den Einsatz von Neufahrzeugen heißt das unter anderem:

- Neue Finanzierungsinstrumente entwickeln und nutzen,
- so weit wie möglich standardisieren und auf auftragsspezifische Sonderausstattungen verzichten.

Für den Einsatz der „neuen Gebrauchten“ heißt das unter anderem:

- Einsatz der Fahrzeuge der neuen Generationen in Folgevergaben zulassen,
- aufwendiges Re-Design vermeiden.

Durch ausgewogenen Mix von „neu“ und „gebraucht“ vorhandene Werte volks- und betriebswirtschaftlich sinnvoll nutzen. Angesichts der Bemühungen um die sinnvolle Weiterentwicklung des Marktes weist der VDV auf die erhebliche Erfolge der Branche hin: Allein bei den NE-Bahnen sind in den letzten 15 Jahren über 1000 Fahrzeuge der neuen Generationen in den Fahrgastbetrieb genommen worden. Das entspricht einem Investitionsvolumen von über 2,5 Milliarden Euro. Auch die Flotte der DB-Gruppe ist in den letzten Jahren erheblich verjüngt worden. Damit verfügt der deutsche SPNV über eine der modernsten Flotten der Welt.

DB stellt modernisierten Intercity vor

Am 04. Oktober 2012 präsentierte die Deutsche Bahn in Hamburg den ersten modernisierten Intercity. Im Rahmen der Generalüberholung der IC-Flotte werden über 770 Intercity-Wagen bis Ende 2014 umfangreich überarbeitet. Damit wird der Fahrkomfort für die Reisenden erheblich verbessert. Die DB investiert rund 250 Millionen Euro, um die Wagen für ihren Einsatz bis 2023 fit zu machen.

„Damit machen wir aus der betagten IC-Flotte wieder echte Wohlfühl-Züge und lösen einen weiteren Teil unseres Kundenversprechens ein, die Reisequalität nachhaltig zu steigern“, sagte Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB. Derzeit sind bereits 52 Wagen modernisiert, bis Ende 2012 sollen es 150 sein, Ende 2014 soll dann die ganze IC-Flotte modernisiert sein. Ab Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2012 sollen auf der nachfragestarken Strecke Hamburg – Bremen – Köln – Mainz – Stuttgart überwiegend modernisierte Intercity-Züge fahren. Auf der Linie Hamburg – Bremen – Köln – Mainz – Frankfurt (Main) kommen dann neben den bisherigen IC-Zügen mehr ICE zum Einsatz. Der Fernverkehr der DB zwischen Hamburg und Köln wird dann zu 80 Prozent mit hochwertigen Zügen gefahren. Laut Berthold Huber, Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG, ist dieser Einsatz kein Zufall, sondern die Reaktion der DB auf den Konkurrenten HKX. Huber: „Wettbewerb hat nicht geschadet“.

IC-Großraumwagen 2. Klasse nach der Modernisierung
Foto: DB AG / Rainer Garbe.

Die Modernisierung der IC-Züge umfasst komfortsteigernde Maßnahmen, wie die Erneuerung aller 46 000 Sitze mit Lederbezug in der 1. Klasse und Veloursstoff in der 2. Klasse. Außerdem werden Steckdosen eingebaut und Wandverkleidungen, Tische sowie etwa 42 000 Quadratmeter Teppich ausgetauscht. Die Bistrowagen erhalten eine neue Ausstattung. Zusätzlich wird im Servicewagen das Kleinkindabteil neu gestaltet und der Bereich für mobilitätseingeschränkte Reisende vergrößert. Zu den technischen Maßnahmen gehören leistungsfähige Klimaanlagen, neue Türen und die Energieversorgung.

Über eine Million Fertigungsstunden sind insgesamt für die Umbauarbeiten kalkuliert. Eine besondere Herausforderung des Projekts stellt die Vielzahl an unterschiedlichen Wagentypen dar: Die Wagenflotte besteht aus 34 Bau- und Unterbauarten mit unterschiedlichen Varianten. Ein standardisiertes Fertigungsverfahren ist somit für die bis zu 40 Jahre alten Wagen kaum möglich. Zu Beginn des Projektes mussten für alle Varianten individuelle Zeichnungen für das neue Innenraum-

design angefertigt werden. Die Ingenieurleistungen erfolgen durch die DB Systemtechnik, die Arbeiten in den DB-Werken Neumünster, Kassel und Nürnberg.

Die Überarbeitung der Intercity-Züge ist Teil eines umfassenden Modernisierungskonzepts der DB für den Fernverkehr. Neben den Intercity-Zügen werden aktuell die 44 ICE-2-Fahrzeuge modernisiert. Außerdem stockt die DB mit 16 neuen ICE 3 sowie 27 Doppelstockzügen ihre Flotte auf. Langfristig kommen noch bis zu 300 ICx hinzu. Insgesamt will die DB, in den nächsten Jahren rund zwölf Milliarden Euro in die Fahrzeugflotte investieren.

Beim Pressetermin am 04. Oktober 2012 ging Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG, auf die bis 2014 anhaltende „Vergabespitze" im SPNV ein. Sennhenn beklagte den immensen Umfang der Angebotsunterlagen, der für eine einzige Ausschreibung 165 Leitz-Ordner betragen kann. Zur Reduzierung des Aufwands verlangte er verbindliche Regelwerke für die Ausschreibungen und den Fahrzeugeinsatz.

Andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Erster Vollelektrobus gewinnt „Ebus Award"

Die Wiener Linien haben den ersten Elektrobus (eBus) in der österreichischen Hauptstadt in Betrieb genommen. Dieses Fahrzeug ist das erste von insgesamt zwölf, mit denen der Wiener Nahverkehrsbetreiber bis zum Sommer 2013 zwei Citybuslinien komplett auf elektrischen Betrieb umstellen will. Das innovative Konzept und die Antriebstechnik der zwölf Elektrobusse stammen von Siemens. Die erste serienmäßige Umsetzung eines vollelektrischen Konzepts erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Bushersteller Rampini. Der gesamte Energiebedarf wird über das mitgeführte Batteriesystem gespeist. Die wesentlichen Vorteile im Vergleich zu Diesel- oder Gas-Bussen liegen im Energiebedarf, der um rund 25 Prozent niedriger liegt, im geringen Wartungsaufwand sowie dem vollkommen emissionsfreien Betrieb.

Die Stromaufnahme erfolgt über einen hochfahrbaren Dachstromabnehmer an den jeweiligen Endhaltestellen. Die Batterien können in 15 Minuten aufgeladen werden und erlauben eine Reichweite von 120 bis zu 150 Kilometern. Durch Rekuperation wird die beim Bremsen über die Drehstrommotoren gewonnene Energie in die Lithium-Ferrit-Batterien zurückgespeist. Der kompakte Niederflurbus bietet 40 Fahrgästen Platz. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 62 Stundenkilometer begrenzt.

Die Wiener Linien wurden am 28. September 2012 für ihr Betriebskonzept mit dem „**EBUS Award**" ausgezeichnet. Mit der Auszeichnung honoriert das Forum für Verkehr und Logistik e.V. das jahrelange erfolgreiche Engagement der Branche im Bereich der Elektromobilität. Rund 50 Bewerbungen wurden für die insgesamt sieben Kategorien des EBUS Awards eingereicht. Verliehen wird der Preis vom Forum für Verkehr und Logistik, einer Gemeinschaftsinitiative des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der DEVK Versicherungen.

„Das Besondere an diesem Preis ist, dass wir den EBUS Award nicht für Visionen vergeben, sondern ausschließlich für Produkte und Projekte, die bereits erfolgreich umgesetzt wurden. Wir wollen damit deutlich machen, dass Elektromobilität im Nahverkehr keine Zukunftsmusik ist wie bei anderen Verkehrsträgern, sondern längst Realität. Und zwar nicht nur auf der Schiene", so Prof. Adolf Müller-Hellmann, der Initiator des EBUS Awards.

Liberalisierung für Fernbusse ab 01. Januar 2013

Der Deutsche Bundestag hat am 27. September 2012 parteiübergreifend mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD, FDP und Grünen eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) beschlossen, am 02. November folgte die Zustimmung des Bundesrats. Damit kann das geänderte PBefG zum 01. Januar 2013 in Kraft treten.

Die Novelle des PBefG bringt auch die Liberalisierung für Linienbusse im Fernverkehr. Aufgrund gesetzlicher Restriktionen durften Fernbusse bisher nur auf wenigen Strecken in Deutschland verkehren. Für den Verbraucher soll sich im Fernreiseverkehr eine Alternative zu Auto und Zug ergeben. Restriktionen gibt es noch, um den Nahverkehr zu schützen; deswegen dürfen die „freien" Fernbusse zwar beliebig oft halten, aber Reisende nur zwischen Haltestellen befördern, die mindestens 50 Kilometer auseinander liegen. Darüber hinaus dürfen in Relationen, in denen der von den Ländern und/oder kommunalen Zweckverbänden bestellte Schienenpersonennahverkehr maximal eine Stunde Fahrzeit benötigt, keine Fahrgäste befördert werden.

Zur Bedeutung der Novelle des PBefG für den ÖPNV siehe Leitartikel in dieser Ausgabe.

Nach Auffassung der GRV sollten Fernbusse auf allen Straßen Maut bezahlen, um eine Gleichstellung mit dem Zug (Trassengebühren auf allen Strecken) zu erzielen.

Auf die Qualität kommt es an

Stephan Anemüller
Mediensprecher der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Mit dem Umbau der Stadtbahn-Serie 2100 gehen die Kölner Verkehrs-Betriebe einen noch neuen Weg

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) sanieren die 28 Fahrzeuge ihrer Stadtbahnserie 2100 und geben damit den etwa 30 Jahre alten Fahrzeugen ein „neues Leben“. Hierbei wird den modernen Ansprüchen der Fahrgäste genauso Rechnung getragen wie den Anforderungen der Fahrer. Das Unternehmen gewinnt aber auch wirtschaftlich, denn der Umbau ist wesentlich preiswerter als die Neubeschaffung vergleichbarer Fahrzeuge. Im November dieses Jahres wurde der fertig gestellte Prototyp der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) im Rahmen des Zulassungsverfahrens vorgestellt. Die KVB befindet sich somit auf einem noch nicht alltäglichen Weg der Fahrzeugbeschaffung.

Worauf kommt es an?

Am Anfang stand die Frage, wie viel alte Fahrzeuge noch wert sein können. Hintergrund war das mit der Neubeschaffung recht hohe Investitionsvolumen, das für die Verkehrsunternehmen in Zeiten der Restrukturierung nicht einfach zu bewältigen ist. Da die Fahrzeuge der KVB-Serie 2100 in die Jahre gekommen sind (sie wurden zwischen 1984 und 1985 gebaut) stand die Frage der Neubeschaffung auf der Agenda. Die Fachleute der KVB-Hauptwerkstatt untersuchten und bewerteten die Stadtbahnen genau. Vor allem die Qualität des seinerzeit für den Bau des Wagenkastens verwendeten Stahls fiel auf. Verglichen mit der heute am Markt zu erhaltenen Qualität war man mehr als zufrieden.

Die robuste Konstruktion und der sehr gute Erhaltungszustand „der Alten“ bot dann Grund genug für weitere Überlegungen. Bedacht wurde, inwieweit eine Verwendung der alten Fahrzeugkästen mit der zeitgemäßen Einrichtung der Fahrzeuge in Einklang zu bringen ist. Fahrgäste haben heute andere Ansprüche an die Beförderungsqualität. Man gelangte zur Überzeugung, dass sich die Fahrzeuge entsprechend den heutigen Anforderungen einrichten lassen und somit allen Bedingungen an Fahrgastkomfort und einen stabilen, sicheren Betrieb nachgekommen werden kann.

Unterstützt werden Überlegungen zu diesem neuen Weg auch durch die Europäische Norm EN 50126 „Bahnanwendungen: Spezifikation und Nachweis der Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit und Sicherheit (RAMS)“. In deren Abschnitt 5.2 „Lebenszyklus des Systems“ werden 14 Lebenszyklusbereiche — beginnend mit der Konzeption und endend mit der Stilllegung und Entsorgung — definiert. Hierbei wird stets auf die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Fahrzeuge in ihrer spezifischen Umwelt abgestellt, nicht jedoch eine maximale Einsatzdauer definiert. Die komplexen Anforderungen der EN 50126 lassen sich auf den Umbau beziehungsweise die Sanierung von Altfahrzeugen genauso anwenden wie auf die Lasten- und Pflichtenhefte für Neufahrzeuge.

Mit neuem Fahrzeugkopf geht Fahrzeug 2401 auf die Strecke. Foto: Stephan Anemüller.

Die Investitionskosten eines solchen Umbauprojektes stellten sich zudem als wesentlich geringer heraus. Dies war entscheidend, um neben der technischen Machbarkeit auch den wirtschaftlichen Sinn zu belegen. Nach aktuellen Marktpreisen müsste die KVB für ein vergleichbares Neufahrzeug etwa 3,2 Millionen Euro aufwenden. Die Realisierung dieses Aufwandes, vor allem bezogen auf die Gesamtanzahl neu zu beschaffener Fahrzeuge, ist für Unternehmen des ÖPNV eine nennenswerte Leistung, auch wenn öffentliche Fördergelder mit eingerechnet werden. Die Kalkulation der Kosten des Umbau-Projektes ergab, dass je Fahrzeug ein Finanzvolumen von etwas mehr als der Hälfte im Vergleich zur Neuanschaffung notwendig sein würde. Dies bestätigt sich auch heute in der Realisierungsphase noch. Im Ergebnis entschied sich die KVB für den Umbau der Stadtbahnserie 2100.

Unterstützt wurde die Entscheidungsfindung dadurch, dass die Förderungsgeber die Fahrzeugförderung nicht mehr auf eine finanzielle Beteiligung an Neufahrzeugen beschränkten. Vielmehr konnte mit pauschalierten Beträgen je Fahrzeug kalkuliert werden. Bedingung hierfür war, dass die Qualitätsziele des ÖPNV, wie sie im Nahverkehrsplan der Stadt Köln festgeschrieben sind, umgesetzt werden.

Umfangreiches Programm

Mit den Arbeiten am ersten Fahrzeug der neuen Serie 2400 konnten die Fachleute der KVB — vom Facharbeiter bis zum Ingenieur — wichtige Erkenntnisse für den Umbau der gesamten Serie gewinnen. Deshalb

wurde das erste Fahrzeug bewusst als Prototyp definiert. Die Fachleute sammeln zudem durch den Umbau, die notwendigen Erfahrungen, um die Fahrzeuge im laufenden Betrieb bestmöglich instand halten und setzen zu können. Auch hierdurch gewinnt das Unternehmen im Sinne seiner Fahrgäste.

Nachdem der Prototyp fertig gestellt wurde, haben KVB und beteiligte Firmen alle Phasen des Projektes an einem Fahrzeug durchlaufen, von der Demontage, Ausbesserung des Wagenkastens, Teileaufbereitung und -überholung über die Komponentenneubeschaffung, Lackierung, Einrichtung des Fahrgastraumes und Fahrerstandes bis zu den Testläufen und ersten Metern auf dem Gleis. Den Umfang des Programms zeigt die folgende Übersicht:

Klimaanlage: Der Projektpartner Vossloh-Kiepe hat im Auftrag der KVB die bisher flachste Klimaanlage entwickelt, die es für Schienenfahrzeuge gibt. Die 25 Zentimeter hohen Module passen problemlos auf das Dach der Fahrzeuge und diese dann unter allen Brücken hindurch. Fahrerkabine und Fahrgastraum erhalten somit eine Klimatisierung. Bisher gab es diese in den 2100ern nicht.

Fahrgestell: Die Drehgestelle von Siemens / Düwag sind so stabil, dass eine Grundüberholung ausreicht. Die Anbauteile und Leitungen werden erneuert, die Bremsen durch KVB-Mitarbeiter überholt. Im Rahmen einer gründlichen Revision werden die Gestelle auf Risse untersucht, die Getriebe überholt und die Achsen ausgetauscht. Am Ende kommt über alles eine neue Lackierung.

Türen: Das bisher verwendete Türsystem wird beibehalten, aber komplett überarbeitet. In Zusammenarbeit zwischen der KVB AG und der Firma IFE wurden alle Schwachpunkte analysiert und entsprechend verbessert.

Ölfreier Kompressor: Auch die Konstruktion der Druckluft-Kompressoren wurde anhand der Erfahrungen in den neuen Stadtbahnserien ausgerichtet. In den 2400er-Fahrzeugen wird der Kompressor ohne Öl auskommen und somit den Zielen des Umweltschutzes wesentlich gerechter werden. Sondermüll wird hierdurch vermieden.

Fahrgastraum: Der Fahrgastraum wird in seiner Aufteilung verändert. In der Wagenmitte entstehen großzügigere, breitere Durchgänge und mehr Stehplätze bzw. Stellplätze für Kinderwagen, Fahrräder etc. Hierfür entfällt eine der beiden Fahrerkabinen, da die Bahnen stets in Doppeltraktion gefahren werden und deshalb nicht zwei Fahrerkabinen je Fahrzeug benötigt werden.

Trittstufen: Die Trittstufen werden — nach Absprache mit Behindertenverbänden — mit einer Neigung versehen, so dass zukünftig Rollstuhlfahrer leichter in das Fahrzeug gelangen. Bisher war die Konstruktion der Trittstufen häufig eine unüberwindbare Barriere für Menschen in Rollstühlen, aber auch eine große Hürde für weitere Menschen mit Kinderwagen und ähnlichem.

Wagenkasten: Der Wagenkasten bleibt grundsätzlich so erhalten, wie er ist. Allerdings erhalten die Wagenkästen nach Entkernung und Sandstrahlung auch Verstärkungen, die zunehmenden Gewichtsbelastungen Rechnung tragen. An nur wenigen Stellen, meist die Schnittstellen zwischen Wagenkasten und Fenstereinsätzen und ähnlichem bedarf es der Beseitigung von Schadstellen.

Fahrerkabine: Die Antriebssteuerung bleibt im Wesentlichen so erhalten, wie sie auch in den 2100ern konstruiert war. Erneuert werden die Kabel, die nach neuen Normen verlegt werden. Der Fahrerarbeitsplatz wird in den 2400ern genauso angelegt, wie in den Bahnen der jüngeren Baureihen. Dies dient dem Ziel, den Fahrern eine gleiche Arbeitsumgebung zu geben, auch wenn sie zwischen verschiedenen Serientypen wechseln.

Auf die Qualität der Dienstleistung kommt es an

Nach der Zulassung des Prototyps durch die TAB wird das Fahrzeug mit der neuen Seriennummer 2400 in den regulären Verkehrsbetrieb gehen. Die weiteren 27 Fahrzeuge durchlaufen nach und nach das gleiche Programm. Entscheidend für die Erneuerung eines Fahrzeugparks ist es, wie die Investitionskosten abgebildet werden können, ob sich die Ansprüche der Fahrgäste und des Fahrpersonals zielgerichtet umsetzen lassen und wie hoch die Einsatzverfügbarkeit der einzelnen Fahrzeuge ist.

Die Qualitätsmerkmale einer Dienstleistung wie die des ÖPNV verändern sich kontinuierlich. Häufig setzt der „Wettbewerber Pkw“ hier die entsprechenden Maßstäbe, wie etwa in der Klimatisierung oder in der Navigation und Information. Klimaanlagen werden somit auch im ÖPNV mehr und mehr zum Standard. Genauso die umfangreiche Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten. Auch die Etablierung neuer Vertriebswege, wie die des E-Ticketings, machen derzeit andere Vertriebswege noch nicht entbehrlich. Und nicht zuletzt gibt der demographische Wandel seit Jahren der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen wesentlichen Nachdruck.

All das erfordert die Investitionskraft der Verkehrsunternehmen und der öffentlichen Förderungsgeber, die sich in der Restrukturierung befinden und mit immer knapper werdenden finanziellen Mitteln auskommen müssen. Deshalb ist es wichtig, die Leistungsfähigkeit der Unternehmen zu erhalten und neue Wege zu gehen. Die Investition in Fahrzeuge steht immer in Konkurrenz zu Investitionen in andere Segmente der Dienstleistung ÖPNV. Doch am Ende handelt es sich um ein Produkt, das stabil funktionieren muss und den Kunden gewinnbringend zur Verfügung stehen soll.

Schifffahrt

Deutscher Tiefwasserhafen in Betrieb

Der Jade-Weser-Port nahe Wilhelmshaven ist am 21. September 2012 offiziell in Betrieb genommen worden. Im einzigen deutschen Tiefwasserhafen können nun die größten Containerschiffe mit bis zu 16,5 Meter Tiefgang unabhängig von den Gezeiten abgefertigt werden, wie das bisher nur in Rotterdam möglich war. Betreiber des neuen Hafens ist Eurogate, ein europaweit tätiges Containerumschlagunternehmen.

Die Länder Niedersachsen und Bremen investierten rund 650 Millionen Euro in die Infrastruktur, Eurogate finanzierte die Anlagen mit 350 Millionen Euro. Der Bau hat 4,5 Jahre gedauert und wurde durch Prozesse um die Vergabe und Bauschäden an der Kaimauer beeinträchtigt.

An der feierlichen Eröffnung nahmen Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler und die Regierungschefs von Niedersachsen und Bremen, David McAllister und Jens Böhrnsen teil. Die Reederei Maersk hatte das 300 Meter lange Containerschiff „Maersk Laguna“ an das Terminal beordert.

Straßenverkehr

Forschung: Straße im 21. Jahrhundert

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat am 10. Oktober 2012 in Berlin das Forschungsprogramm „Straße im 21. Jahrhundert — Innovativer Straßenbau in Deutschland“ vorgestellt. Das Programm ist der Rahmen für künftige Forschungsaktivitäten im Straßenwesen und soll dem Straßenbau einen Innovationsschub geben. Das Programm ist langfristig — bis 2030 — angelegt und eingebettet in das Gesamtforschungsprogramm des BMVBS und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie die Hightech-Strategie der Bundesregierung.

Aus der BMVBS-Forschung sind bereits Prototypen entstanden, darunter abgasschluckende Schallschutzwände, geothermisch beheizte Brücken und ein modulares Schnellreparatursystem für Betonstraßen, die derzeit in der Praxis erprobt werden. Ramsauer: „Wir testen Innovationen in der Praxis. Durch neu entwickelte Baustoffe und Bauverfahren können Straßenschäden schneller und dauerhaft behoben werden. Das bedeutet: Kürzere Baustellen, weniger Stau und mehr Mobilität.“

Das Forschungsprogramm ist im Internet unter www.bmvbs.de *und* www.bast.de *abrufbar.*

Manipulationen am Digitalen Lkw-Tachografen

Der im Jahre 2007 EU-weit eingeführte Digitale Tachograf (Digi-Tacho) sollte eigentlich zur Steigerung der Verkehrssicherheit durch intensivere Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr beitragen. Bereits im Vorfeld hatte der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) vor den damit möglichen Manipulationen gewarnt. In der Zwischenzeit haben sich diese Befürchtungen als berechtigt erwiesen: Internationale Kontrollgremien sprechen davon, dass europaweit möglicherweise etwa 30 Prozent der Digi-Tachos durch den Einsatz von Magneten oder Software manipuliert würden.

Nach Daten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) wurde bei Kontrollen im Bundesgebiet aber nur eine Manipulationsquote von 1 Prozent festgestellt. Wenn sich diese Zahlen bestätigen sollten, sieht der BGL nur zwei Interpretationsmöglichkeiten: Entweder ist Deutschland eine Insel der Glückseligen, um die die Lkw mit den manipulierten Digi-Tachos einen weiten Bogen machen, oder ein Großteil der Manipulationen bleibt unerkannt. Im letzteren Fall, wäre es nach Ansicht des BGL dringend angeraten, die Kontrollbehörden auch in Deutschland zeitnah mit den entsprechenden technischen Hilfsmitteln auszustatten, um solche Manipulationen umfassend aufdecken zu können.

Lutz Lauenroth fordert in der DVZ vom 06. November 2012: „Die BAG- Kontrolleure müssen auf Augenhöhe mit den Manipulierern agieren können — entsprechen geschult und mit gleichwertigem Kontrollgerät ausgestattet.“

Luftfahrt

Staatsvertrag zum Zürcher Flugverkehr stößt auf Widerstände

Die Schweizer Bundesrätin[3] Doris Leuthard und der deutsche Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer haben am 04. September 2012 in Bern den Staatsvertrag zum Flugverkehr unterzeichnet.

Mit Inkrafttreten des Vertrages soll die anflugfreie Zeit über Deutschland um eine Stunde ausgeweitet werden. Von Montag bis Freitag werden dann bereits ab 20 Uhr bis 7 Uhr keine Anflüge mehr über Deutschland durchgeführt. Darüber hinaus verpflichtet sich die Schweiz, das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich umzu-

[3] Gemäß der Schweizer Verfassung bilden sieben vom Parlament einzeln gewählte Bundesräte die Staatsregierung

stellen. Dazu müssen die Ost-Westpiste und eine der beiden Nord-Süd-Pisten verlängert werden. Ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des erweiterten Pistensystems — spätestens ab 01. Januar 2020 — werden dann in der Zeit von 18.00 bis 6.30 Uhr (Montag bis Freitag) und von 18.00 bis 9.00 Uhr (Samstag, Sonntag und gesetzliche Feiertage in Baden-Württemberg) keine Anflüge mehr über Süddeutschland stattfinden. Anwohner in Deutschland werden zudem künftig in alle wesentlichen Verwaltungsverfahren der Schweiz im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb in Zürich einbezogen.

„Der Staatsvertrag schafft Rechtssicherheit für die Bevölkerung und den Flughafen Zürich und belässt dem Flughafen die Möglichkeit für eine moderate Entwicklung“, erklärte Leuthard am 04. September, und Ramsauer unterstrich: „Mit der heutigen Unterzeichnung ist ein wichtiger Schritt getan, einen jahrelangen Konflikt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz zu beenden. Die Belastungen durch den Flugverkehr am Flughafen Zürich werden dadurch fair verteilt. Davon profitiert die gesamte süddeutsche Region. Es wird künftig mehr Ruhe am deutschem Himmel geben.“

Die erforderliche Ratifizierung des Staatsvertrags durch die Parlamente beider Staaten stößt auf Widerstände. In Südbaden und am Bodensee gibt es Proteste gegen die geplanten Neuregelungen zu den Anflügen über deutsches Gebiet. Auch die Landesregierung von Baden-Württemberg ist dagegen, den Vertrag in seiner bisherigen Form zu ratifizieren.

Auch in der Schweiz gibt es gewisse Bedenken. Das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt beschreibt sie am Ende der Vernehmlassung (Anhörung der Kantone, Parteien und Verbände) am 07. November 2012: „Innerhalb der Vernehmlassungsfrist gingen insgesamt rund 60 Stellungnahmen ein. Die Kantone, aber auch die meisten Verbände sprechen sich in ihren Stellungnahmen zwar grundsätzlich für den Vertrag aus, bemängeln aber gleichzeitig, dass er in den Abendzeiten Anflüge über dicht besiedeltes Gebiet in der Schweiz erforderlich macht. Im Interesse einer Beilegung des Konflikts erklären sie sich indessen bereit, diese Nachteile hinzunehmen. Allerdings erwarten die verschiedenen Regionen bei der Umsetzung des Vertrages eine Berücksichtigung ihrer Anliegen. Dabei stehen Forderungen nach einer Kanalisierung des Verkehrs dem Anliegen gegenüber, die Belastungen zu verteilen. Die Vertreter der Luftfahrtindustrie bedauern zwar die zusätzlichen Einschränkungen für den Flughafen, gewichten aber die mit dem Vertrag erlangte Rechtssicherheit stärker.“

Das Schweizer Parlament wird sich Mitte 2013 mit dem Staatsvertrag befassen.

Literatur

Europäische Bahnen ’12 / ’13: Das Verzeichnis der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen

Die Marktübersicht Europäische Bahnen liefert den aktuellen Überblick des sich ständig wandelnden Bahnmarkts. Ein erfahrenes Redaktionsteam hat alle lizenzierten Bahnunternehmen in Europa analysiert und alle wichtigen Daten und Fakten zusammengetragen.

In der 6. komplett überarbeiteten und aktualisierten Auflage finden Sie:

- Einleitungskapitel zu jedem Land mit Informationen zur Entwicklung der Eisenbahnen, zum aktuellen Stand des Bahnmarkts, zur Marktstruktur im Personen- und Güterverkehr sowie Adressen von Aufsichtsbehörden.
- Übersichts-Streckenkarten der 29 behandelten Länder.
- Und neu: Streckenkarten und Organigramme ausgewählter Unternehmen

Das Buch hat einen Umfang von 964 Seiten und enthält Daten zu 1121 Unternehmen, einen Personenindex mit mehr als 2300 Einträgen und mehr als 13 500 Triebfahrzeuge der privaten Bahngesellschaften mit ihren Herstellerdaten (nur auf der mitgelieferten CD-Rom). Die CD-Rom enthält auch die Inhalte des Buches und bietet eine Volltextsuche nach Begriffen, Personen und Verkehren.

Die Zusammenstellung erfolgte durch Karl Arne Richter. Das Buch kostet 128,00 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-7771-0437-9

Bestellungen an:
DVV Media Gruppe GmbH | Eurailpress
Nordkanalstr. 36, 20097 Hamburg
Telefon: (040) 23714-440, Fax -450

Mail: buch@dvvmedia.com
Internet: www.eurailpress.de/eb.

Ausbaustrecke Augsburg – München

Rund 350 Züge rollten täglich über die 61 Kilometer lange Strecke Augsburg – München, während nebenan die Baumaßnahmen stattfanden. Für die Planung und Realisierung des Streckenausbaus war das eine besondere Herausforderung. Auch der Erdbau war nicht einfach: die weichen Böden und Moorstellen in Haspelmoor erforderten besondere Bauverfahren.

Mit eindrucksvollen Bildern gibt dieses Buch einen Einblick in die Komplexität des Projektes, aber auch, wie 1840 mit der München-Augsburger Eisenbahn alles

begann. Heute ist die Bahnstrecke Augsburg – München nicht mehr wegzudenken. Seit Dezember 2011 verbindet sie die beiden bayerischen Metropolen schneller und zuverlässiger denn je.

Das Buch wurde von der DB ProjektBau GmbH herausgegeben und kostet 35,00 Euro (inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten).

ISBN: 978-3-7771-0434-8.

Bestellungen an:
DVV Media Gruppe GmbH | Eurailpress
Adresse siehe oben.

Too late for two Degrees?

Dies ist der Titel des jährlichen Berichts (November 2012) von PwC (PricewaterhouseCoopers LLP,UK) zur weltweiten Kohlendioxidsituation. Danach ist die Temperatur gegenüber der Vorindustriezeit bereits um 0,8 Grad Celsius gestiegen. Um das weltweit anerkannte Ziel von maximal 2 Grad Temperaturanstieg bis 2100 (Weltklimakonferenz in Cancun 2010, siehe Folge 90 der GRV-Nachrichten, Seite 9) noch zu erreichen, müsste der Kohlendioxidausstoß bis 2050 jährlich um durchschnittlich 5,1 Prozent reduziert werden. Von 2000 bis 2011 lag der durchschnittliche jährliche Rückgang nur bei 0,8 Prozent. In der Studie wird auch darauf hingewiesen, dass 2011 die Kohlendioxidemissionen weltweit um 3 Prozent gestiegen sind. Sollten die jährlichen Reduktionen bis 2050 durchschnittlich nur 1,6 Prozent betragen, erwartet die Studie auf der Basis von Daten des Weltklimarats IPCC bis zum Ende des Jahrhunderts einen Temperaturanstieg um 6 Grad Celsius.

Anmerkung: In der EU ist der Verkehr derzeit für rund ein Viertel aller Kohlendioxidemissionen verantwortlich.

Die Studie(1,3 MB) kann kostenlos heruntergeladen werden: www.pwc.com/en_GX/gx/low-carbon-economy-index/assets/pwc-low-carbon-economy-index-2012.pdf.

Rückzug des Staates und Freiheit des Einzelnen — Die Privatisierung existenzieller Infrastrukturen

Am 29. und 30. Oktober 2010 versammelten sich auf einer Tagung an der Universität Freiburg (Breisgau) zwanzig hochkarätige Juristen, Ökonomen und Philosophen, um über die Freiheit zu diskutieren, und zwar der Freiheit der Menschen. Der Organisator der Veranstaltung, Professor Dr. **Martin Hochhuth**, Institut für Öffentliches Recht der Universität Freiburg, warnt dann im Vorwort auch vor einer Trübung des Freiheitsdenkens durch die Verwechslung der Freiheit des Menschen mit der „Freiheit“ eines Werkzeuges: Die Verwechslung der Freiheit mit der ungezügelten Eigendynamik des Abstraktums Geld.

14 der Beiträge sind nun in einem Band zusammengefasst, und da mehrfach das Verkehrssystem Eisenbahn angesprochen wird, wollen wir etwas hineinblicken. Nachstehend ein Überblick über die Beiträge, die sich ganz oder teilweise mit dem Eisenbahnwesen befassen.

Den Auftakt macht Dr. **Siegfried Broß**, ehemaliger Richter am Bundesverfassungsgericht und Honorarprofessor an der Universität Freiburg mit seinem Beitrag „Der Umbau mehr oder weniger wichtiger existentieller Infrastrukturen, insbesondere der sozialen Sicherung, als Demokratieproblem“. Er begründet detailliert, dass das Sozialstaatsprinzip nicht nur „irgendein“ Staatsziel innerhalb der Verfassung ist, sondern dass dieses sich bereits als Bestandteil der Würde des Menschen aus dem Kern des Grundgesetzes ergibt. Die weitreichende Privatisierung zuvor unmittelbar staatlich organisierter Dienstleistungen sieht er kritisch, ebenso dass bei kapitalgedeckter Altervorsorge dieselbe den Risiken des Finanzmarktes ausgesetzt wird. Beides zusammen führt ihn zu der Idee, dass die Nachfolgeunternehmen der Bundespost, die Deutsche Bahn und die Bundesfernstraßen in einen krisensicherer Fonds eingebracht werden sollen, welcher einerseits die nötigen Infrastruktur-Investitionen aus Einzahlungen zur Altersversorgung finanziert, und andererseits die notwendige Rendite für die späteren (Zusatz)Rentenzahlungen sichert.

Ein direktes Bahnthema spricht Professor Dr. **Günter Knieps**, Institut für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik der Universität Freiburg, mit seinem Titel „Zur Arbeitsteilung zwischen Markt und Staat bei der Bereitstellung von Eisenbahninfrastrukturen“ an. Dass die Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur ein Monopol darstellt, ist unbestritten und wird von ihm nochmals hergeleitet. Um eine Behinderung des Wettbewerbs auf der Schiene zu unterbinden ist es indes laut Knieps weder erforderlich, Schiene und Fahrbetrieb zu trennen, noch muss die Struktur der Nutzungsentgelte von der Regulierungsbehörde vorgegeben werden; eine „Price-Cap-Regulierung“ und die getrennte Rechnungslegung zu den anderen Bereichen des Eisenbahnunternehmens würden genügen.

Professor Dr. **Michael Fehling**, Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht mit Rechtsvergleichung an der Bucerius Law School Hamburg, erörtert in seinem Beitrag „Verschiedene Arten demokratischer Steuerung am Beispiel der deutschen Straßen- und Eisenbahninfrastruktur“, dass der Bund neben seiner Steuerung mit Gesetzen und Verordnungen (über Behörden) auch in seiner Rolle als Eigentümer Einfluss nehmen kann, und wie sich diese verschiedenen Steuerungsinstrumente sinnvoll kombinieren lassen.

Professor Dr. **Michael Ronellenfitsch**, Lehrstuhl für Öffentliches Recht und Verwaltungsrecht an der Uni-

versität Tübingen kommt in seinem Beitrag „Eisenbahnwesen als Daseinsvorsorge“ zu dem Schluss, dass der Bund sich mit der formalen Privatisierung der Deutschen Bahn nicht seiner Verpflichtung entledigen kann, ein ausreichendes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr zu gewährleisten. Auch die Wettbewerbs-Doktrin in der Europäischen Union vermöge die Gemeinwohlverpflichtung nicht auszuhebeln.

Hochhuth, Martin (Hrsg.) (2012): „Rückzug des Staates und Freiheit des Einzelnen : Die Privatisierung existenzieller Infrastrukturen“, Band 69 der Wissenschaftlichen Abhandlungen und Reden zur Philosophie, Politik und Geistesgeschichte. Das 300-seitige Werk kostet 48 Euro und ist im Verlag Duncker und Humblot GmbH, Berlin, erschienen. ISBN 978-3-428-13890-6.

Veranstaltungen

InnoTrans 2012 mit Rekordwerten

Ein Plus bei den Fachbesuchern und Ausstellern, große Geschäftsabschlüsse und eine höhere internationale Beteiligung prägten die neunte Auflage der InnoTrans vom 18. bis 21. September 2012. Über 125 000 Fachbesucher informierten sich bei 2515 Unternehmen aus 49 Ländern über die neuesten Produkte der Bahnindustrie. Damit übertraf die InnoTrans 2012 eindrucksvoll die Rekordwerte der letzten Messe 2010 (siehe Folge 89 der GRV-Nachrichten, Seiten 35 bis 37). Erstmals waren alle Hallen ausgebucht. In diesem Jahr kamen 19 Prozent mehr Fachbesucher als vor zwei Jahren davon 57 Prozent aus dem Ausland. Die Zahl der Herkunftsländer hat sich um 30 auf 140 vergrößert. Zum ersten Mal reiste zum Beispiel eine 60-köpfige Delegation aus den Vereinigten Arabischen Emiraten an.

Dass auf der InnoTrans 2012 Spitzentechnologie gezeigt wurde, belegen auch die 104 Weltpremieren, die in Berlin präsentiert wurden. Mit hohen **Geschäftsabschlüssen** erlangte die InnoTrans zudem als Ordermesse eine neue Qualität. Der Rahmenvertrag zwischen der Deutschen Bahn und dem polnischen Unternehmen **PESA** über die Lieferung von bis zu 470 Triebzügen hat einen Gesamtwert von 1,2 Milliarden Euro. **Bombardier Transportation** gab am ersten Messetag die Unterzeichnung von Verträgen über 281 Millionen Euro mit Talgo über Komponenten für 36 Superhochgeschwindigkeitszüge in Saudi-Arabien bekannt. Am 20. September unterschrieben NETINERA Deutschland und **Alstom Transport** einen Vertrag über 300 Millionen Euro für die Lieferung von 63 Coradia Lint Regionalzügen. Die neuen Züge sollen ab Dezember 2014 zwischen Frankfurt und Saarbrücken sowie zwischen Koblenz und Kaiserslautern verkehren. Wichtige Präsentationen von **Siemens** waren: das 1:1 ICx-Modell am DB-Stand, im Freigelände der Regionaltriebzug Desiro RUS und der Schlafwagen für die Russische Eisenbahn (RZD) sowie als Weltpremiere die U-Bahn Inspiro für Warschau. An der **Eröffnungsveranstaltung** am 18. September nahmen über 500 Spitzenvertreter aus Industrie, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik teil. Bundesverkehrsminister **Dr. Peter Ramsauer** sagte bei der Eröffnung: „Technische Innovationen sind wichtig, um Sicherheit und Qualität auf der Schiene weiter voran zu bringen. Auf der InnoTrans stellt die Bahnbranche auch dieses Jahr wieder ihre neuesten Entwicklungen vor: vom Lärmschutz bis zu energieeffizienten Zügen sind wegweisende Neuerungen dabei. Das ist ein wichtiger Beitrag zur Zukunft des Schienenverkehrs.“ **Siim Kallas**, Vizepräsident der EU-Kommission, gab einen Ausblick auf das Anfang 2013 geplante 4. Eisenbahnpaket zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Fahrzeugzulassungen sollten zukünftig durch die Europäische Eisenbahnagentur erfolgen und in allen Mitgliedsstaaten gültig sein. Der „Rail Leaders‘ Summit (RLS) 2012“ (18. September) habe erneut verdeutlicht, dass der Schienenverkehr eine Renaissance erlebt, so der Vorstandsvorsitzende der DB, **Dr. Rüdiger Grube**. Nur durch eine gute Zusammenarbeit aller Verkehrssysteme seien die Herausforderungen der Zukunft wie die Energiewende zu bewältigen. Der Schirmherr des RLS, Bundesverkehrsminister **Dr. Peter Ramsauer**, begrüßte die Teilnehmer. Er sieht dem kommenden 4. Eisenbahnpaket mit der Marktöffnung für den gesamten Personenverkehr positiv entgegen, auch wegen der Zurückweisung der Klage der Europäischen Kommission gegen Deutschland durch den Generalanwalt beim EuGH (*siehe Bericht unter Europäische Verkehrspolitik*).

DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube präsentierte auf der InnoTrans des 1:1-Modell des neuen Fernverkehrszugs „ICx“. Foto: DB AG / Jet-Foto Kranert.

Der Geschäftsführer der Basler ProgTrans, **Dr. Stefan Rommerskirchen**, informierte die Teilnehmer des RLS über die Rolle der Eisenbahn beim weltweiten Gütertransport. Der Referent sieht gute Chancen für das Wachstum des Schienengüterverkehrs. Da:

- Steigende Nachfrage und Entfernungen aus der Globalisierung.
- Zunehmende Bedeutung von Container Transporten.
- Mehr langlaufende Seehafenhinterlandverkehre.

Die wichtigsten Anforderungen an funktionierende Transportketten sind laut Rommerskirchen:

- Integrierte Logistikdienstleistungen vom Urversender bis zum Endempfänger.
- Differenzierte Transportzeiten mit hoher Verlässlichkeit.
- Vollständige prozessvorbereitende und -begleitende Informationen.
- Werterhaltung der Transportgüter.
- Bereitstellung umweltrelevanter Informationen.
- Vollständige und transparente Preise.

Zahlreiche ökologische Argumente sprechen für die Schiene, die zu niedrigen externen Kosten führen. Rommerskirchen trat für die Kostenwahrheit im Verkehr für Personen- und Güterverkehr ein. Mit geeigneter Infrastruktur, ausreichend verfügbaren Trassen und freiem Netzzugang ließen sich die Potenziale des Schienengüterverkehrs realisieren.

Die **Deutsche Bahn** war einer der größten Aussteller der InnoTrans 2012. Der zentrale Messeauftritt der DB war in Halle 18 mit dem Modell eines Triebkopfes des neuen ICx in Originalgröße. Auf dem Freigelände der Messe zeigte die DB verschiedene Fahrzeuge; unter anderem das erste umgebaute Hybridfahrzeug der DB-Tochter Westfrankenbahn auf Basis eines VT 642 für den Personennahverkehr. Die neue Technologie verringert die Kohlendioxidemissionen sowie den Kraftstoffverbrauch um bis zu 25 Prozent. Während der InnoTrans wurden auch die DB-Lieferantenprädikate für die besten 7 Partnerunternehmen verliehen.

Die **SBB** präsentierte das Produkt Revisionen und Modernisierungen am Beispiel des modernisierten Zürcher S-Bahn-Doppelstocktriebzuges DPZ Plus sowohl in der Halle als auch auf einem Außengleis.

Während der InnoTrans gab es eine Vielzahl von Pressekonferenzen, zumeist mit technischem und wirtschaftlichem Hintergrund. Eine Konferenz war aber direkt den Kunden gewidmet. Unter dem Titel **„Qualität und Service der DB“** präsentierte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zentrale Erkenntnisse seiner Bahngeschichten. Von Dezember 2011 bis März 2012 hatten 256 Kunden ihre Bahngeschichten (59 lobende und 197 kritische) auf der VCD-Website veröffentlicht. Der VCD-Vorsitzende, Michael Ziesak, übergab die Sammlung der Geschichten an Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der DB, der sich bedankte: „Wir schätzen die Rückmeldungen unserer Kunden sehr und nehmen sie zum Anlass, unsere Angebote und Services ständig zu verbessern. Daher werden wir auch die VCD-Bahngeschichten unter diesem Gesichtspunkt genau studieren. Unsere jährlichen Befragungen von mehr als 130 000 Kunden, die regelmäßigen Bewertungen des DB-Kundenbeirats sowie die vielen Tausend Feedbacks über den DB-Kundendialog, das Servicecenter Fahrgastrechte und die Social Media-Kanäle der DB zeigen, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind: Die Kundenzufriedenheit ist in den vergangenen Jahren messbar gestiegen. Dazu trugen unter anderem auch die besseren Informationen im Störungsfall bei, beispielsweise der im April eingeführte Verspätungsalarm per E-Mail.“

Weitere Informationen finden sich auf: www.innotrans.de.

Die 10. InnoTrans findet vom 23. bis 26. September 2014 in Berlin statt.

8. ÖPNV-Forum im Rahmen der InnoTrans 2012

Dieses Forum wird seit 1998 von ETC Transport Consultants GmbH und PBV Planungsbüro für Verkehr in Zusammenarbeit mit der DVWG und HOLM durchgeführt. Diese traditionsreiche Veranstaltung stand unter der Überschrift: „ÖPNV: EIN System mit Zukunft?!“ und hatte die Perspektiven des öffentlichen Verkehrs im komplexen Beziehungsdreieck zwischen Infrastruktur, Fahrzeug und Wettbewerb im Blick. Im ersten Teil des Forums steckten mehrere Referate die grundlegenden Aspekte der Thematik ab, an den sich ein „Verkehrspolitischer Forumstalk“ anschloss. Die gesamte Veranstaltung wurde in bewährter Weise vom Präsidenten der DVWG, Prof. Knut Ringat moderiert.

Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg forderte eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV. An erster Stelle nannte er ausreichende Mittel für die Infrastruktur des ÖPNV. Für das 2019 endende GVFG sei eine Nachfolgeregelung nötig. Den erfolgreichsten Teil der Bahnreform sieht Hermann in den Regionalisierungsmitteln für den ÖPNV, bei ihrer Revision müsse auch die Inflation berücksichtigt werden. Die Verkehrsmittel in Baden-Württemberg sollen zukünftig zu 40 Prozent in die Straße und zu 60 Prozent in den Umweltverbund (Schiene, ÖV, Fahrrad und Fußgänger) fließen. Für den Erhalt der Infrastruktur aller Verkehrsträger in Deutschland verlangte Hermann mehr Mittel.

„Fahrzeugfinanzierung und Wettbewerb — Probleme und Lösungsansätze aus Aufgabenträgersicht“ lautete das Thema von **Kai Daubertshäuser**, Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH. Vor der Staatsfinanzkrise sei die Fahrzeugfinanzierung ein Thema von vielen gewesen, in der Krise sei daraus ein zentrales Wettbewerbsproblem geworden. Für die Verkehrsunternehmen seien bereits Finanzierungen von 50 bis 100 Millionen Euro

schwer gestaltbar. Daubertshäuser forderte einen funktionierenden Zweitmarkt für Fahrzeuge sowie eine Harmonisierung der Fahrzeuganforderungen und der Vergabeunterlagen.

In einem weiteren Referat ging **Wieland Brohm**, Geschäftsführer PBV der Frage nach: „Wettbewerb im ÖPNV — Notwendigkeit oder Selbstzweck?“. Über „Infrastruktur — Ersatzinvestitionen im ÖPNV“ referierte **Dr. Sigrid Nikutta**, Vorstand BVG.

Personalia

Jochen Eickholt übernahm am 01. Oktober 2012 die Leitung der Divisionen Rail Systems beziehungsweise Mobility der Siemens AG. Er folgt auf **Hans-Jörg Grundmann**, der eine neue Aufgabe als Chief Compliance Officer übernahm.

Adalbert Wandt ist neuer Präsident des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). Er wurde am 11. Oktober 2012 zum Nachfolger von **Hermann Grewer** gewählt, der nach 17 Jahren als BGL-Präsident nicht mehr kandidierte und nun Ehrenpräsident ist.

Michael Odenwald erhielt am 21. Oktober 2012 die Ernennungsurkunde als neuer beamteter Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBS). Odenwald leitete bisher die Zentralabteilung im BMVBS, er folgt auf Prof. **Klaus-Dieter Scheurle**, der zum 01. Januar 2013 den Vorsitz der Deutschen Flugsicherung übernimmt.

Alexander Kirchner ist am 29.Oktober 2012 als Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) im Amt bestätigt worden. **Regina Rusch-Ziemba** und **Klaus-Dieter Hommel** bleiben stellvertretende Vorsitzende der EVG.

Günther Hörbst ist ab Januar 2013 neuer Chefredakteur der DVZ Deutsche Logistik-Zeitung. Er leitet bisher das Wirtschaftsressort beim Bremer Weser-Kurier und folgt auf **Björn Helmke**, der seit Januar 2003 DVZ-Chefredakteur ist.

Jürgen Fenske bleibt für weitere drei Jahre Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Auf der Präsidiumssitzung des VDV am 14. November 2012 votierten die Mitglieder einstimmig für eine zweite Amtszeit Fenskes.

Dr.-Ing. **Udo Ungeheuer** ist ab 01. Januar 2013 neuer Präsident des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI). Ungeheuer führt seit 2004 den Mainzer Glaskonzern Schott, er folgt auf **Bruno Braun**.

Michael Kerkloh ist ab 01. Januar 2013 Präsident der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV); hauptamtlich leitet er weiterhin den Münchner Flughafen. Kerkloh folgt auf **Christoph Blume**.

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, 45014 Essen, www.grv-ev.de, www.grv-nachrichten.de.

Vorstand der GRV:
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger (Vorsitzender);
Prof. Dr. Dieter Witt (stv. Vorsitzender);
Wolfgang Dietrich Mann (stv. Vorsitzender und Geschäftsführer);

Beirat der GRV:
Sebastian Belz
Dr. jur. Dieter Felgentreu
Dr. Karin Jäntschi-Haucke
Dr. Johannes Ludewig
Prof. Dr. Wulf Schwanhäußer.

Redaktion (verantwortlich):
Dr.-Ing. Gunther Ellwanger, Vorsitzender der GRV,
Mattenweg 12,
79856 Hinterzarten,
Tel. 07652 919009,
E-Post gunther.ellwanger@grv-nachrichten.de.

Lektorat: Wolfgang Dietrich Mann,
stv. Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV,
Dr.-C.-Otto-Straße 121,
44879 Bochum,
Tel. 0234 5465181 (tagsüber 0211 85989923),
Fax 03222 1256528,
E-Post wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war am 15. November 2012. Später eingegangene Informationen konnten nur noch teilweise berücksichtigt werden.

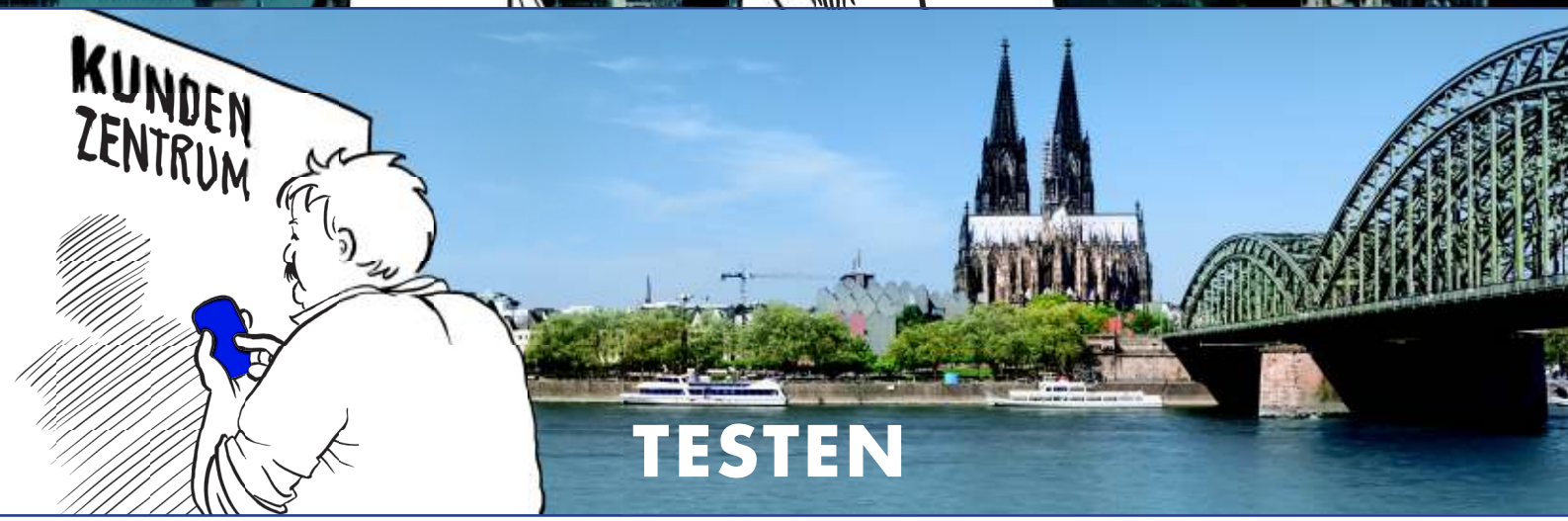
Druck: Fa. Bonn & Fries GmbH & Co. KG, Siegen.

Die GRV-Nachrichten erscheinen dreimal jährlich und werden im Rahmen der verfügbaren Auflage an interessierte Einzelpersonen unentgeltlich abgegeben.

Frühere Ausgaben der GRV-Nachrichten (ab Folge 76) können heruntergeladen werden von www.grv-ev.de/home/grv-nachrichten.html. Dort sind Bilder und Grafiken in der Regel farbig dargestellt.

Die nächste Folge der GRV-Nachrichten erscheint voraussichtlich im Mai 2013.

econex



SCHNELL — VERLÄSSLICH — ÜBERALL

Jede Datenerhebung braucht ihr sachgerechtes Design. Wir entwickeln für Sie im SPNV und ÖPNV die passende Methodik, egal ob Sie unsere kontrollierte Felderfahrung benötigen, eine belastbare Hochrechnung oder eine plausible Prognose.

Unsere 700 Interviewer legen deutschlandweit über 15 Mio. km im Jahr für Sie zurück. Jetzt auch mit VIDA, unserer smartphonebasierten Erhebungssoftware: Alle Daten sind sofort abrufbar, geprüft und lückenlos dokumentiert.

econex – Handwerk seit 1999